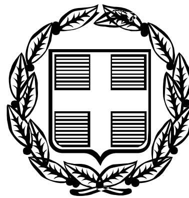




ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1984**

30 Δεκεμβρίου 2005

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. Δ5/Α/48000/5565

Υιοθέτηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του Παραρτήματος 10, Τόμος 2, της Σύμβασης του Σικάγου «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (Α΄ 250), όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (Α΄ 71),

β. του ν. 211/1947 «περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» (Α΄ 35) και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής,

γ. του ν.δ. 714/1970 (Α΄ 238) όπως ισχύει,

δ. του π.δ. 56/1989 «Οργανισμός της Υ.Π.Α.» (Α΄ 28), όπως ισχύει,

ε. του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ Α΄ 98).

στ. του άρθρου 9 του ν. 3270/2004 που τροποποιεί τις εξουσιοδοτικές διατάξεις του ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

2. Το Παράρτημα (ΑΝΝΕΧ) 10, Τόμος 2 της Σύμβασης του Σικάγου «Διαδικασίες Επικοινωνιών».

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό Δίκαιο τα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (ΑΝΝΕΧ) 10, Τόμος 2, «Διαδικασίες Επικοινωνιών» της Σύμβασης του Σικάγου «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα της 6ης έκδοσης του Οκτωβρίου 2001, συμπεριλαμβανομένης και της 80ης τροποποίησης αυτού.

Το μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

«ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ACP	Aeronautical Communications Panel Ομάδα Αεροναυτικών Επικοινωνιών
ADSP	Automatic Dependent Surveillance Panel (Ομάδα Αυτόματης Εξαρτημένης Επιτήρησης)
AFS	Aeronautical Fixed Service (Σταθερή Αεροναυτική Υπηρεσία)
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (Δίκτυο Σταθερών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών)
AIDC	ATS Interfacility Data Communication (Επικοινωνία Δεδομένων Μεταξύ Συστημάτων ATS)
AIP	Aeronautical Information Publication (Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών)
AIREP	Air-Report (Αναφορά Πτήσης)
AIS	Aeronautical Information Services (Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών)
AMCP	Aeronautical Mobile Communications Panel (Ομάδα Κινητών Αεροναυτικών Επικοινωνιών)
AN	Air Navigation (Αεροναυτιλία)
ARQ	Automatic Error Correction (Αυτόματη Διόρθωση Λαθών)
ATC	Air Traffic Control (Ελεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας)
ATIS	Automatic Terminal Information Service (Υπηρεσία Αυτόματης Εκπομπής Πληροφοριών Τερματικής Περιοχής)
ATM	Air Traffic Management (Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας)
ATN	Aeronautical Telecommunication Network (Δίκτυο Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών)
ATNP	Aeronautical Telecommunication Network Panel (Ομάδα Αεροναυτικού Τηλεπικοινωνιακού Δικτύου)
ATS	Air Traffic Services (Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας)
ATSMHS	Air Traffic Services Message Handling Service (Υπηρεσία Διαχείρισης Μηνυμάτων Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας)
CIDIN	Common ICAO Data Interchange Network (Κοινό Δίκτυο ICAO για Ανταλλαγή Δεδομένων)
COM	Communications (Επικοινωνίες)
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communications (Επικοινωνίες Δεδομένων μεταξύ Ελεγκτή-Χειριστή Αεροσκάφους)
CSN	Channel Sequence Number (Αύξων Αριθμός Τηλεγραφημάτων Διαύλου)
D-ATIS	Data Link - ATIS (ATIS μέσω Ζεύξης Δεδομένων)
DF	Direction Finder (Ραδιογωνιόμετρο)
DOC	Document (Εγχειρίδιο)
D-VOLMET	Data Link - VOLMET (VOLMET μέσω Ζεύξης Δεδομένων)
EANPG	European Air Navigation Planning Group Ευρωπαϊκή Ομάδα Σχεδίασης αεροναυτιλίας
ELT	Emergency Locator Transmitter (Πομπός Εντοπισμού Επείγουσας Ανάγκης)
ETX	End-of-Text (Τέλος Κειμένου)
EUM	ICAO EUR Region (Περιοχή Ευρώπης του ICAO)
EUR	ICAO EUR Region (Περιοχή Ευρώπης του ICAO)
HF	High Frequencies (Υψηλές Συχνότητες)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας)
ICC	Inter-Centre Communications (Επικοινωνίες Μεταξύ Κέντρων)
ICS	Internet Communication Service (Υπηρεσία Επικοινωνιών Διαδικτύου)

IFR	Instrument Flight Rules (Κανόνες Πτήσης με Όργανα)
ITU	International Telecommunication Union (Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών)
MAPCOG	Multi-Agency ATS Procedures Coordination Group (Ομάδα πολλαπλών φορέων για το Συντονισμό Διαδικασιών ATS)
MET	Meteorology (Μετεωρολογία)
NAM	North America(n) Region (Περιοχή Βόρειας Αμερικής του ICAO)
NAT	North Atlantic Region (Περιοχή Βορείου Ατλαντικού του ICAO)
NOTAM	Notice to Airmen (Αγγελία)
OPMET	Operational Meteorological (Information) (Επιχειρησιακές Μετεωρολογικές Πληροφορίες)
ODF	Optional Data Field (Προαιρετικό Πεδίο Πληροφοριών)
PANS	Procedures for Air Navigation Services (Διαδικασίες για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας)
PDAI	Predetermined Distribution Addressee Indicator (Ενδείκτης Αποδέκτη Προκαθορισμένης Διανομής)
RAN	Regional Air Navigation Meeting (Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας)
RTF	Radiotelephony (Ραδιοτηλεφωνία)
RR	Radio Regulations(ITU) (Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών)
RVR	Runway Visual Range (Ορατή Απόσταση Διαδρόμου)
SARPs	Standards And Recommended Practices (ICAO) (Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές)
SI	Systeme Internationale (Διεθνές Σύστημα Μονάδων)
SELCAL	Selective Calling (Επιλεκτική Κλήση)
SOH	Start-Of-Heading (Αρχή Επικεφαλίδας)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Δευτερεύον Ραντάρ Επιτήρησης)
STX	Start-of-Text (Αρχή Κειμένου)
SVC	Service Message (Υπηρεσιακό Τηλεγράφημα)
VDL	VHF Digital Link (Ψηφιακή Σύνδεση σε Πολύ Υψηλές Συχνότητες)
VFR	Visual Flight Rules (Κανόνες Πτήσης Εξ' Όψεως)
VHF	Very High Frequencies (Πολύ Υψηλές Συχνότητες)
VOLMET	Meteorological Information for Aircraft in Flight Renseignements Meteorologiques Destines aux Aeronefs en Vol (Μετεωρολογικές Πληροφορίες για Αεροσκάφη εν Πτήσει)
WAFS	World Area Forecast System (Παγκόσμιο Περιοχικό Σύστημα Πρόγνωσης)

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ του ICAO
(στα οποία γίνεται αναφορά στην παρούσα)

Doc 4444	"Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management" (PANS-ATM) Διαδικασίες Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας - Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας
Doc 7910	"Location Indicators" Ενδείκτες Τοπωνυμίας
Doc 8400	"Procedures for Air Navigation Services - Codes and Abbreviations" (PANS-ABC) Διαδικασίες Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας - Κώδικες και Συντμήσεις
Doc 8585	"Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services" Προσδιοριστικά για Αερομεταφορείς, Αρχές και Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας
Doc 9683	"Human Factors Training Manual" Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο σχετικά με τον Ανθρώπινο Παράγοντα
Doc 9694	"Air Traffic Services Data Link Applications" Εφαρμογές ATS μέσω ζεύξης δεδομένων
Doc 9705	"Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network" Εγχειρίδιο Τεχνικών Προβλέψεων για το Δίκτυο Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών
Doc 9718	"Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements" Εγχειρίδιο σχετικά με Απαιτήσεις σε Φάσμα Ραδιοσυχνοτήτων
Doc 9758	"Human Factors Guidelines for Air Traffic Management Systems" Οδηγίες για την επίδραση του Ανθρώπινου Παράγοντα στα Συστήματα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας

ΠΡΟΛΟΓΟΣ
Ιστορική αναδρομή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές (Standards and Recommended Practices - SARPs) για της Αεροναυτικές Τηλεπικοινωνίες, υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο του ICAO την 30η Μαΐου 1949, σύμφωνα με της διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Σικάγο 1944) και ορίστηκαν ως Παράρτημα 10 (ANNEX 10) της ανωτέρω Σύμβασης. Τέθηκαν σε εφαρμογή την 1η Μαΐου 1950. Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές βασίστηκαν σε συστάσεις της Διεύθυνσης Επικοινωνιών από την 3η Συνεδρίασή της, τον Ιανουάριο του 1949.

Μέχρι και την 7η Έκδοση, το Παράρτημα 10 εκδιδόταν σε ένα τόμο, ο οποίος περιελάμβανε τέσσερα Μέρη, μαζί με τα σχετικά προσαρτήματα:

Μέρος I	Συσκευές και Συστήματα
Μέρος II	Ραδιοσυχνότητες
Μέρος III	Διαδικασίες και
Μέρος IV	Κώδικες και Συντμήσεις

Με την Τροποποίηση 42, το Μέρος IV αφαιρέθηκε από το Παράρτημα, ενώ οι κώδικες και συντμήσεις που υπήρχαν σ' αυτό, μεταφέρθηκαν σ' ένα νέο εγχειρίδιο του ICAO, το Doc 8400.

Ως αποτέλεσμα της αποδοχής της Τροποποίησης 44 την 31η Μαΐου 1965, η Έβδομη Έκδοση του Παραρτήματος 10, αντικαταστάθηκε από δύο τόμους ως εξής:

- Τόμος Ι (Πρώτη Έκδοση), ο οποίος περιελάμβανε:
-Μέρος Ι – Συσκευές και Συστήματα και
-Μέρος ΙΙ – Ραδιοσυχνότητες, και
-Τόμος ΙΙ (Πρώτη Έκδοση), ο οποίος περιελάμβανε Διαδικασίες Επικοινωνιών.

Ως αποτέλεσμα της αποδοχής της Τροποποίησης 70 την 20η Μαρτίου 1995, το Παράρτημα 10 επαναδομήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να περιλαμβάνει 5 τόμους:

Τόμος Ι	Ραδιοναυτιλιακά Βοηθήματα
Τόμος ΙΙ	Διαδικασίες Επικοινωνιών
Τόμος ΙΙΙ	Συστήματα Επικοινωνιών
Τόμος IV	Radar Επιτήρησης και Συστήματα Αποφυγής Σύγκρουσης
Τόμος V	Χρήση Φάσματος Αεροναυτικών Ραδιοσυχνοτήτων

Με την Τροποποίηση 70, εκδόθηκαν το 1995 οι Τόμοι ΙΙΙ και IV. Ο Τόμος V αποφασίστηκε να εκδοθεί με την Τροποποίηση 71.

Ο Τόμος ΙΙ περιέχει υλικό το οποίο έχει το καθεστώς Διαδικασιών για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας (Procedures for Air Navigation Services – PANS). Το τελευταίο αυτό υλικό υπήρχε, πριν από τη δημοσίευση της Πρώτης Έκδοσης του Τόμου ΙΙ, στο εγχειρίδιο του ICAO “PANS – Radiotelephony Procedures” (Doc 7181), το οποίο πλέον έχει αντικατασταθεί.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των τροποποιήσεων του Παραρτήματος 10, μετά την Τροποποίηση 43, μαζί με έναν πίνακα των κυριότερων θεμάτων που περιέχονται σ' αυτές, καθώς της και της ημερομηνίες της οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Ενέργειες Συμβαλλόμενων Κρατών

Γνωστοποίηση Διαφοροποιήσεων: Σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να γνωστοποιούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) οποιεσδήποτε διαφορές υπάρχουν, μεταξύ των οικείων εθνικών κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο Παράρτημα 10 και σε οποιαδήποτε τροποποίησή του.

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να επεκτείνουν μία τέτοια γνωστοποίηση σε οποιεσδήποτε διαφοροποιήσεις από της Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται σε στο Παράρτημα 10 και σε οποιαδήποτε τροποποίηση του, όταν η γνωστοποίηση των διαφοροποιήσεων αυτών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Της, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε τυχόν μελλοντικές διαφοροποιήσεις ή την ανάκληση διαφοροποιήσεων που είχαν προηγουμένως γνωστοποιηθεί.

Ιδιαίτερο αίτημα για γνωστοποίηση των διαφοροποιήσεων αποστέλλεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη, αμέσως μετά την υιοθέτηση της κάθε τροποποίησης του Παραρτήματος.

Επιπλέον, σύμφωνα με της διατάξεις του Παραρτήματος 15 της Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να δημοσιεύουν της διαφορές μεταξύ των οικείων εθνικών κανονισμών και πρακτικών και των σχετικών SARPs του ICAO, μέσω της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIS).

Δημοσιοποίηση πληροφοριών. Η εγκατάσταση, απόσυρση ή τυχόν αλλαγές σε μέσα, υπηρεσίες και διαδικασίες που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα, της Συνιστώμενες Πρακτικές και της Διαδικασίες που προδιαγράφονται στο Παράρτημα 10 και επηρεάζουν την επιχειρησιακή εκμετάλλευση αεροσκαφών, πρέπει να γνωστοποιούνται και να υλοποιούνται σύμφωνα με της διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Χρήση κειμένου του Παραρτήματος σε εθνικούς κανονισμούς. Το Συμβούλιο του ICAO, την 13η Απριλίου 1948, υιοθέτησε απόφαση σύμφωνα με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να χρησιμοποιούν της εθνικούς κανονισμούς της, στο βαθμό που είναι δυνατόν, την ακριβή διατύπωση εκείνων των Προτύπων του ICAO που έχουν κανονιστικό χαρακτήρα και, της, να επισημαίνουν της αποκλίσεις από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε πρόσθετων εθνικών κανονισμών οι οποίοι είναι σημαντικοί για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της αεροναυτιλίας.

Οι Διαδικασίες για της Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας (PANS), που περιέχονται στον Τόμο ΙΙ του Παραρτήματος 10, δεν έχουν την ισχύ που έχει αποδοθεί στα Πρότυπα τα οποία υιοθετούνται από το Συμβούλιο ως Παραρτήματα της Σύμβασης και συνεπώς, δεν υπόκεινται της διατάξεις του Άρθρου 38 της Σύμβασης σχετικά με τα Πρότυπα, δηλαδή στην υποχρέωση γνωστοποίησης των διαφοροποιήσεων σε περίπτωση μη εφαρμογής της.

Όμως, σύμφωνα με το Παράρτημα 15, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να δημοσιεύουν καταλόγους στο οικείο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIP), αναφορικά με αξιοσημείωτες διαφορές μεταξύ των εθνικών της διαδικασιών και των σχετικών Διαδικασιών του ICAO.

Συστατικά μέρη της Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία της, δεν περιλαμβάνονται απαραίτητα, όλα σε κάθε Παράρτημα:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το κυρίως Παράρτημα:

α) Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές υιοθετημένες από το Συμβούλιο του ICAO σύμφωνα με της διατάξεις της Σύμβασης. Ορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Κάθε προδιαγραφή φυσικών χαρακτηριστικών, διαμόρφωσης, υλικού, απόδοσης, προσωπικού ή διαδικασίας, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται ως απαραίτητη για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και της την οποία συμμορφώνονται τα Συμβαλλόμενα Κράτη, σύμφωνα με τη Σύμβαση. Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, σύμφωνα με το Άρθρο 38 της Σύμβασης, η ενημέρωση του Συμβουλίου είναι υποχρεωτική.

Συνιστώμενη Πρακτική: Κάθε προδιαγραφή φυσικών χαρακτηριστικών, διαμόρφωσης, υλικού, απόδοσης, προσωπικού ή διαδικασίας, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται ως επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, κανονικότητας ή αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και της την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να συμμορφωθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Εφιστάται η προσοχή στο γεγονός ότι ορισμένα στοιχεία των Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών της παρούσης ενδέχεται να άπτονται δικαιωμάτων βιομηχανικής ή πνευματικής ιδιοκτησίας. Ούτε ο ICAO ούτε η ΥΠΑ φέρουν οιαδήποτε ευθύνη σχετικά με την ύπαρξη, τον προσδιορισμό, την ισχύ ή το πεδίο εφαρμογής τυχόν δικαιωμάτων αυτού του είδους.

Β) Προσαρτήματα που περιλαμβάνουν, για ευκολία, υλικό ομαδοποιημένο ξεχωριστά, αλλά αποτελούν μέρος

των Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο του ICAO.

Γ) Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και της Συνιστώμενες Πρακτικές και δεν είναι αυτονόητοι, διότι δεν έχουν συγκεκριμένη ερμηνεία βάσει λεξικού. Της ορισμός δεν έχει αυτοτελή ισχύ, αλλά αποτελεί ουσιώδες μέρος κάθε Κανονισμού και Συνιστώμενης Πρακτικής στον οποίο χρησιμοποιείται ο σχετικός όρος, καθώς κάθε αλλαγή στο νόημα του όρου θα μπορούσε να επηρεάσει την προδιαγραφή.

Δ) Πίνακες και Σύμβολα τα οποία συμπληρώνουν ή επεξηγούν το Πρότυπο ή τη Συνιστώμενη Πρακτική στο οποίο αναφέρονται, αποτελούν μέρος του συγκεκριμένου Προτύπου ή Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ισχύ.

2. Υλικό συναφές με τα Πρότυπα και της Συνιστώμενες Πρακτικές που έχει εγκριθεί για δημοσίευση από το Συμβούλιο του ICAO:

α) Πρόλογοι οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό που βασίζεται σε ενέργειες του Συμβουλίου και συμπεριλαμβάνουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών σε σχέση με την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν άμεσα από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

Β) Εισαγωγές οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή μερών, κεφαλαίων ή τμημάτων του Παραρτήματος, ώστε να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

Γ) Σημειώσεις οι οποίες συμπεριλαμβάνονται, όπου απαιτείται, στο κείμενο, για να παραθέσουν στοιχεία ή αναφορές σχετικά με συγκεκριμένα Πρότυπα ή Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

Δ) Προσαρτήματα τα οποία περιλαμβάνουν υλικό που συμπληρώνει τα Πρότυπα και της Συνιστώμενες Πρακτικές, ή παρέχεται ως οδηγός για την εφαρμογή της.

Εκδοτικές Πρακτικές

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται στην παρούσα είναι σε συμφωνία με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI), της προδιαγράφεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης. Όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές παρουσιάζονται μέσα σε παρενθέσεις οι οποίες έπονται των βασικών μονάδων. Όπου αναφέρονται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να υποτίθεται ότι οι τιμές των ζευγών είναι ισοδύναμες και εναλλάξιμες. Μπορεί, της, να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι επιτυγχάνονται ισοδύναμα επίπεδα ασφάλειας, όταν χρησιμοποιείται αποκλειστικά οποιοδήποτε από τα δύο σύνολα μονάδων.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα τμήμα αυτού του κειμένου, το οποίο προσδιορίζεται από ένα αριθμό και/ή τίτλο, περιλαμβάνει της της υποπαραγράφους αυτού του τμήματος.

Οποιαδήποτε αναφορά σε Σύμβαση εννοεί τη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, εκτός αν άλλως ορίζεται.

Οποιαδήποτε αναφορά σε Παράρτημα εννοεί Παράρτημα της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, εκτός αν άλλως ορίζεται.

Οποιαδήποτε αναφορά σε Αρμόδια Αρχή εννοεί την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του ΥΠΜΕ, εκτός αν άλλως ορίζεται.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙ

Τροποποίηση	*Πηγή (ες)*	*Αντικείμενο (α)*	*Υιοθετήθηκε* *Ίσχυσε* *Εφαρμόστηκε*
44	Έβδομη Σύνοδος της Επιτροπής Επικοινωνιών	Με τη δημιουργία του Τόμου ΙΙ και την ενσωμάτωση σ' αυτόν των κατάλληλων διατάξεων οι οποίες μέχρι εκείνη τη στιγμή περιλαμβάνονταν στο DOC 7181-PANS-Ραδιοτηλεφωνικές Διαδικασίες ήταν αναγκαία μια γενική αναδιάταξη της ύλης που σχετίζεται με της διαδικασίες επικοινωνιών και περιελήφθη στο νέο Τόμο ΙΙ.	31 Μαΐου 1965 1 Οκτωβρίου 1965 10 Μαρτίου 1965
45	Έκτη Σύσκεψη της Ομάδας Ειδικών στα Τηλέτυπα. Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας.	Της αριθμός λεπτομερειακών αλλαγών της διαδικασίες AFTN, τροποποιήσεις στα Κεφάλαια 5 και 6 για να γίνουν πιο ακριβείς οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται της απευθείας επικοινωνίες μεταξύ πιλότου και ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και επανασύνταξη του 3.7. Χρήση των Συντμήσεων και Κωδίκων για διόρθωση μιας ακούσιας αλλαγής στο νόημα της Τροποποίησης 42.	12 Δεκεμβρίου 1966 12 Απριλίου 1967 24 Αυγούστου 1967
46	Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας για Αυτοματοποίηση του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.	Προβλέψεις για τη μεταβίβαση τηλεγραφημάτων των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας που προορίζονται για χρήση από υπολογιστή Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.	7 Ιουνίου 1967 5 Οκτωβρίου 1967 8 Φεβρουαρίου 1968
47	Σύσκεψη Επικοινωνιών και Εκμετάλλευσης	Εισαγωγή νέων απλοποιημένων Διαδικασιών Κινδύνου, (ανάγκης), στην Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία, οι οποίες προσαρμόζονται καλύτερα της ειδικές απαιτήσεις της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.	11 Δεκεμβρίου 1967 11 Απριλίου 1968 22 Αυγούστου 1968
48	Έβδομη Σύσκεψη της Ομάδας Ειδικών στα Τηλέτυπα.	Εισαγωγή αλλαγών στην ταξινόμηση των τηλεγραφημάτων και των τηλετυπικών διαδικασιών κάτω από το φως της εμπειρίας που αποκτήθηκε από την αυτοματοποιημένη λειτουργία του AFTN.	23 Ιανουαρίου 1969 23 Μαΐου 1969 18 Σεπτεμβρίου 1969
49	Πρώτη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων. Έκτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας.	Διατάξεις σχετικά με τη χρήση του κώδικα με χαρακτήρες 7 στοιχείων για την ανταλλαγή δεδομένων με μεσαίες ταχύτητες μετάδοσης. Εισαγωγή διατάξεων σχετικά με της κατηγορίες τηλεγραφημάτων της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Με βάση τη μελέτη συγκέντρωσης και παρουσίασης των Συμπληρωματικών Περιοχικών Διαδικασιών, εισάγει διατάξεις σχετικά με της κατάλληλους κατά παρέκκλιση δρομολόγησης καταλόγους υπευθυνοτήτων σε κέντρα επικοινωνιών του AFTN. Ταχεία μεταβίβαση τηλεγραφημάτων μέσω του AFTN με ενδείκτη προτεραιότητας GG ή υψηλότερο. Παρακολούθηση της συχνότητας 121,5 MHz της μεγάλες υπερπόντιες πτήσεις. Ενέργειες αεροναυτικών σταθμών που λαμβάνουν αναφορές αεροσκαφών εν πτήσει ή τηλεγραφήματα από αεροσκάφη που περιέχουν μετεωρολογικές πληροφορίες και ενέργειες που πρέπει να γίνονται από σταθμό που λαμβάνει τηλεγράφημα κινδύνου ή έκτακτης ανάγκης καθώς και όταν ενημερωθεί ότι η κατάσταση κινδύνου έληξε.	1 Ιουνίου 1970 1 Οκτωβρίου 1970 4 Φεβρουαρίου 1971

Τροποποίηση	*Πηγή (ες)*	*Αντικείμενο (α)*	*Υιοθετήθηκε Ίσχυσε Εφαρμόστηκε*
50	Πέμπτη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Βορείου Ατλαντικού. Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων. Μελέτη σχετικά με της συστάσεις της Περιοχικής Σύσκεψης Αεροναυτιλίας που έχουν παγκόσμια εφαρμογή. Έκτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας.	Εισαγωγή του όρου "Hertz (Hz)" σε αντικατάσταση του όρου "κύκλοι ανά sec (c/s)", ως μονάδα συχνότητας σε ηλεκτρικές και ραδιοηλεκτρικές εφαρμογές. Αλλαγές της διατάξεις που αφορούν τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη τήρηση αρχείων τηλεπικοινωνιακής κίνησης AFTN και τη χρονική περίοδο των τριάντα ημερών για την τήρηση των ημερολογίων επικοινωνιών. Επέκταση της Εισαγωγής στον Τόμο ΙΙ με υλικό που σχετίζεται με τον κώδικα χαρακτήρων 7 μονάδων. Εισαγωγή ορισμών για της όρους: «Κύκλωμα απευθείας ομιλίας για της Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας», «Επιχειρησιακός μετεωρολογικός δίαυλος», «Επιχειρησιακό μετεωρολογικό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο». Αναδιοργάνωση των διατάξεων στα Κεφάλαια 3 και 4 με ομαδοποίηση στο Κεφάλαιο 3 των γενικών διατάξεων για τα τέσσερα μέρη της υπηρεσίας διεθνών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και στο Κεφάλαιο 4 των διατάξεων σχετικά με τη σταθερή αεροναυτική υπηρεσία συμπεριλαμβανομένου του AFTN. Διατάξεις για την καταγραφή των αναφορών κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε μορφή AIREP.	24 Μαρτίου 1972 24 Ιουλίου 1972 7 Δεκεμβρίου 1972
51	Έκτη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας EUM.	Εισαγωγή διατάξεων σχετικά με τη χρήση του συστήματος προκαθορισμένης διανομής τηλεγραφημάτων AFTN.	11 Δεκεμβρίου1972 11 Απριλίου 1973 16 Αυγούστου 1973
52[1]			
53[1]			
54[2]	Τέταρτη Σύσκεψη της Επιτροπής για την Αυτόματη Ανταλλαγή.	Εισαγωγή αναφορών στον Τόμο Ι, Μέρος Ι, Κεφάλαιο 4.4.12 και στην Εισαγωγή του Τόμου ΙΙ, οι οποίες περιέχουν δεδομένα για της ρυθμούς ανταλλαγής δεδομένων.	17 Ιουνίου 1974 - -
55[1]			
56[1]			
57	Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας ASIA/PAC.	Τροποποιήσεις σχετικά με την ακρόαση της συχνότητας Κινδύνου 121.5 MHz από τα πληρώματα των αεροσκαφών τα οποία διέρχονται πάνω από ορισμένες περιοχές και την κατάργηση των σκαφών σταθμών ωκεανών, από της αεροναυτικούς σταθμούς με της οποίους θα πρέπει να επιδιώκεται επαφή με ασύρματο στην περίπτωση απώλειας των επικοινωνιών αέρος-εδάφους.	16 Ιουνίου 1976 16 Οκτωβρίου 1976 6 Οκτωβρίου 1977
58	Έκτη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων.	Τροποποίηση σχετικά με το υλικό που επιτρέπεται να περιέχεται σε τηλεγράφημα της Σταθερής Αεροναυτικής Υπηρεσίας και της διαδικασίες αίτησης επανάληψης των ακρωτηριασμένων τηλεγραφημάτων AFTN. Της, εισαγωγή τύπου τηλεγραφήματος με χρήση του κώδικα με χαρακτήρες 7 στοιχείων.	27 Ιουνίου 1977 27 Οκτωβρίου 1977 23 Φεβρουαρίου 1978
59	Σύσκεψη COM (1976)	Τροποποίηση σχετικά με το μέρος των τηλεγραφημάτων AFTN το οποίο αφορά τη διεύθυνση.	4 Δεκεμβρίου 1978 4 Απριλίου 1979 29 Νοεμβρίου 1979
60	Τρίτη Σύσκεψη της Περιοχικής Ομάδας Σχεδίασης EUR/NAM/NAT	Προσδιορισμός των διαύλων 25Khz VHF. Βραχυπρόθεσμη τήρηση αρχείου τηλεγραφημάτων AFTN.	4 Δεκεμβρίου 1978 4 Απριλίου 1979 29 Νοεμβρίου 1979

Τροποποίηση	*Πηγή (ες)*	*Αντικείμενο (α)*	*Υιοθετήθηκε Ίσχυσε Εφαρμόστηκε*
61	Έβδομη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων. Σύσκεψη Επικοινωνιών (1978).	Εισαγωγή της σειράς οριακών αυξόντων αριθμών που χρησιμοποιούνται από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών (ITU), και επεξήγηση του όρου «Κανονισμοί Ραδιο-επικοινωνιών». Αλλαγές στον ορισμό AFTN. Εισαγωγή του ορισμού «Επικοινωνίες επιχειρησιακού ελέγχου». Νέες διατάξεις σχετικά με την διαδικασία φθίνουσας διεύθυνσης. Αλλαγές της διατάξεις σχετικά με το μέγιστο μήκος τηλεγραφήματος Αλλαγές της διατάξεις σχετικά με τα τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων.	10 Δεκεμβρίου 1979 10 Απριλίου 1980 27 Νοεμβρίου 1980
62	Όγδοη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων.	Αλλαγές και προσθήκες της διατάξεις σχετικά με τα υπηρεσιακά τηλεγραφήματα, της πολλαπλές γραμμές διευθύνσεων και τη διαδικασία φθίνουσας διεύθυνσης. Αλλαγές και προσθήκες της διατάξεις σχετικά με της εκπομπές ελέγχου των διαύλων και τη χρήση πρωτοκόλλων ελεγχόμενων κυκλωμάτων. Αλλαγές και προσθήκες της διατάξεις σχετικά με την ανίχνευση ακρωτηριασμένων τηλεγραφημάτων. Προσθήκη διατάξεων σχετικά με τη μεταβίβαση τηλεγραφημάτων AFTN σε κυκλώματα και δίκτυα που είναι ανεξάρτητα από κώδικες και bytes.	14 Δεκεμβρίου 1981 14 Απριλίου 1982 25 Νοεμβρίου 1982
63	Ένατη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων.	Αλλαγές της διατάξεις σχετικά με την προτεραιότητα των τηλεγραφημάτων και της ενδείκτες προτεραιότητας.	13 Δεκεμβρίου 1982 13 Απριλίου 1983 24 Νοεμβρίου 1983
64	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων διαδικασιών ραδιοτηλεφωνίας για χρήση από την Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία.	30 Μαρτίου 1983 29 Ιουλίου 1983 7 Ιουνίου 1984
65	Συστάσεις της Επιτροπής Αεροναυτιλίας σχετικά με τη μέθοδο αναφοράς στην ημερομηνία/ώρα. Σύσκεψη COM/MET DIV 1982. Τρίτη σύσκεψη της Ομάδας ATS για θέματα Απόκτησης, Επεξεργα-σίας και Μεταβίβασης Πληροφοριών ATS. Δέκατη Σύσκεψη της Ομάδας Συστημάτων Αυτόματης Ανταλλαγής Δεδομένων.	Διεθνής Συντονισμένος χρόνος (UTC). Αλλαγές στο μήκος του κειμένου τηλεγραφημάτων AFTN και προτεραιότητες για τα τηλεγραφήματα κίνησης και ελέγχου. Διαδικασίες δοκιμών της διαύλους κυκλωμάτων AFTN. Νέο υλικό που αφορά την φθίνουσα διεύθυνση στα τηλεγραφήματα AFTN στο προσάρτημα Γ.	6 Δεκεμβρίου 1984 6 Απριλίου 1985 21 Νοεμβρίου 1985
66[1]			
67	Όγδοη Σύσκεψη, 104η Σύνοδος Συμβουλίου. Σύσκεψη Επικοινωνιών Μετεωρολογίας (1982). Επιτροπή Αεροναυτιλίας.	Αλλαγές και αναδιάταξη της ύλης σχετικά με της διαδικασίες AFTN, οι οποίες προκύπτουν από τα νέα προσδιοριστικά τριών γραμμά-των του ICAO. Αλλαγές που σχετίζονται με το σύστημα προκαθορισμένης διανομής AFTN τηλ/των .Εισαγωγή νέων διαδικασιών για τη μεταβίβαση ακέραιων εκατοντάδων στη ραδιοτηλεφωνία. Εισαγωγή νέων διαδικασιών για τη χρήση σε διαύλους επικοινωνιών VHF αέρος – αέρος.	16 Μαρτίου 1987 27 Ιουλίου 1987 22 Οκτωβρίου 1987

Τροποποίηση	*Πηγή (ες)*	*Αντικείμενο (α)*	*Υιοθετήθηκε* *Ίσχυσε* *Εφαρμόστηκε*
67	Όγδοη Σύσκεψη, 104η Σύνοδος Συμβουλίου. Σύσκεψη Επικοινωνιών Μετεωρολογίας (1982). Επιτροπή Αεροναυτιλίας.	Αναδιάταξη ύλης στο Παράρτημα 10,Τόμος II, για την απόδοση της Αγγλικής φρασεολογίας στη ραδιοτηλεφωνία, σε της της γλώσσες έκδοσης του Παραρτήματος.	16 Μαρτίου 1987 27 Ιουλίου 1987 22 Οκτωβρίου 1987
68	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Νέες διαδικασίες για το σχηματισμό των ραδιοτηλεφωνικών χαρακτηριστικών κλήσης αεροσκαφών. Αλλαγές για την ασφάλεια των αεροσκαφών έναντι παρανόμων πράξεων κατά της αεροναυτιλίας. Νέες διαδικασίες σχετικά με την ακρόαση της συχνότητας 121.5 MHz.	29 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοεμβρίου 1990
69	Σύσκεψη COM/MET (1982) και COM/MET/OPS (1990).	Αλλαγές των διαδικασιών που αφορούν τηλεγραφήματα AFTN και προσθήκη της ύλης με τηλεπικοινωνιακές απαιτήσεις για τη διακίνηση μετεωρολογικών πληροφοριών (WAFS). Προσθήκη της ύλης σχετικά με της ψηφιακές επικοινωνίες αέρος-εδάφους μέσω σύνδεσης VHF.Αλλαγές που αφορούν συστήματα VHF off-set.	22 Μαρτίου 1993 26 Ιουλίου 1993 11 Νοεμβρίου 1993
70 (5η Έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Νέα φρασεολογία για τη μεταβίβαση των αριθμών στη Ραδιοτηλεφωνία. Αριθμός αλλαγών της AFTN διαδικασίες που αφορούν τη λήψη και μεταβίβαση τηλεγραφημάτων. Κατηγορίες τηλεγραφη-μάτων και αφαίρεση παλαιών υλικών που έχουν σχέση με την ραδιοτηλεφωνία.	20 Μαρτίου 1995 24 Ιουλίου 1995 9 Νοεμβρίου 1995
71	Επιτροπή Αεροναυτιλίας Πρώτη Σύσκεψη ATNP	Αλλαγές της διαδικασίες AFTN	12 Μαρτίου 1996 15 Ιουλίου 1996 7 Νοεμβρίου 1996
72	Επιτροπή Αεροναυτιλίας Τέταρτη Σύσκεψη AMCP	Τροποποίηση διαδικασιών ραδιοτηλεφωνίας που αφορούν στην εισαγωγή διαχωρισμού διαύλων 8.33 kHz. Διαγραφή του ορισμού του VDL.	12 Μαρτίου 1997 21 Ιουλίου 1997 6 Νοεμβρίου 1997
73	Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Δεύτερη Σύσκεψη ATNP	Αλλαγές στην σύνθεση των μετεωρολογικών μηνυμάτων που διακινούνται μέσω AFTN. Εισαγωγή υλικού σχετικά με της Ανθρώπινους Παράγοντες.	19 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοεμβρίου 1998
74	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή διαύλου συχνότητας ιπταμένων αεροσκαφών	18 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοεμβρίου 1999
75[3]			
76 (6η Έκδοση)	Τρίτη Σύσκεψη ATNP. Γραμματεία ICAO με βάση της προτάσεις της MAPCOG. Πέμπτη Σύσκεψη ADISP. Έβδομη Σύσκεψη AMCP. Γραμματεία ICAO.	Διατάξεις σχετικά με θέματα φωνής και data AFS. Αλλαγές που προέκυψαν από την εισαγωγή διαύλου συχνότητας ιπταμένων αεροσκαφών. Διαγραφή αναφορών σχετικά με απαρχαιωμένες τεχνικές ραδιοτηλεγρα-φίας. Ραδιοτηλεφωνική ομιλία και φρασεο-λογία. Τεχνολογία σχετικά με εφαρμογές data link. Ενημέρωση των αναφορών σε Κανονισμούς RR ITU.	12 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοεμβρίου 2001
77[4]			
78	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Απαιτήσεις γλωσσικής επάρκειας	5 Μαρτίου 2003 14 Ιουλίου 2003 27 Νοεμβρίου 2003

Τροποποίηση	*Πηγή (ες)*	*Αντικείμενο (α)*	*Υιοθετήθηκε Ίσχυσε Εφαρμόστηκε*
79[4]			
80	EANPG ACP	Αλλαγές στις διαδικασίες για τον προσδιορισμό διαύλων εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας VHF.	25 Φεβρουαρίου 2005 11 Ιουλίου 2005 24 Νοεμβρίου 2005

1 Επηρεάζει μόνο τον Τόμο I
2 Δεν επηρεάζει Πρότυπα ή Συνιστώμενες Πρακτικές
3 Επηρεάζει μόνο τους Τόμους III και V
4 Δεν επηρεάζει τον Τόμο II

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Εισαγωγή

Αντικειμενικός σκοπός της Διεθνούς Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών, είναι η εξασφάλιση των αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων που απαιτούνται για την ασφάλεια, κανονικότητα και αποδοτικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας.

Οι Διαδικασίες για τη Διεθνή Υπηρεσία Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών που καθορίζονται στην παρούσα, προορίζονται για παγκόσμια χρήση. Αναγνωρίζεται, όμως, ότι μπορεί να απαιτηθούν σε ορισμένες περιπτώσεις Συμπληρωματικές Διαδικασίες για να ικανοποιηθούν ιδιαίτερες επιμέρους απαιτήσεις των διαφόρων περιοχών του ICAO. Κάθε Συμπληρωματική Διαδικασία, η οποία θεσπίζεται για το σκοπό αυτό, πρέπει να είναι ιδιαίτερη απαίτηση μιας περιοχής και δεν πρέπει να περιλαμβάνεται σε ή να έρχεται σε αντίθεση με οποιαδήποτε Διαδικασία του ICAO που έχει παγκόσμια ισχύ.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, έχουν παραφραστεί στην παρούσα σχετικοί Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunication Union-ITU). Οι χρήστες αυτών των Διαδικασιών πρέπει να λάβουν υπόψη τους ότι, το Παράρτημα των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Σύμβασης Τηλεπικοινωνιών, έχει γενικό χαρακτήρα και πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις σχετικές περιπτώσεις.

Όλες οι παραπομπές στους "Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών" αναφέρονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών που εκδίδονται από την ITU.

Οι Διαδικασίες Επικοινωνιών, πρέπει να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με το εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ABC" (Doc 8400) καθώς και με άλλους ανάλογους τέτοιους κώδικες και συντμήσεις, που μπορεί να εγκριθούν από τον ICAO, για χρήση στις επικοινωνίες.

Η παρούσα περιέχει ορισμένες διατάξεις, που αναφέρονται στην ανταλλαγή πληροφοριών κυρίως σε χαμηλούς ρυθμούς διαμόρφωσης και με χρήση του κωδικοποιημένου συνόλου χαρακτήρων των Διεθνών Αλφάβητων Νο2 και 3. Οι διατάξεις, που αφορούν το Διεθνές Αλφάβητο Νο. 5 (ΙΑ-5) που χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις μεσαίων και υψηλών ρυθμών σηματοδοσίας, περιέχονται στον Τόμο ΙΙΙ του Παραρτήματος 10 της Σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Σε όποιο σημείο της παρούσας χρησιμοποιούνται οι παρακάτω όροι, έχουν την έννοια που καθορίζεται στο κεφάλαιο αυτό.

Σημείωση 1.- Συμπληρωματικός κατάλογος εξειδικευμένων τηλεπικοινωνιακών όρων με τον ορισμό τους, περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα Α.

Σημείωση 2.- Όλες οι αναφορές σε "RR" αφορούν τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών (Radio Regulations) της ITU. Οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών τροποποιούνται κατά καιρούς σύμφωνα με τις αποφάσεις που ενσωματώνονται στις Τελικές Πράξεις των Παγκοσμίων Διασκέψεων Τηλεπικοινωνιών, οι οποίες πραγματοποιούνται συνήθως κάθε δύο ή τρία χρόνια. Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες της ITU αναφορικά με τη χρήση του συστήματος αεροναυτικών ραδιοσυχνοτήτων καθώς και την εγκεκριμένη σχετική πολιτική του ICAO περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements" - (Doc 9718).

1.1 Υπηρεσίες

Αεροναυτική υπηρεσία γενικών εκπομπών (Aeronautical broadcasting service). Υπηρεσία γενικών εκπομπών με σκοπό τη μεταβίβαση πληροφοριών που αφορούν την αεροναυτιλία.

Διεθνής υπηρεσία τηλεπικοινωνιών (International telecommunication service). Υπηρεσία τηλεπικοινωνιών μεταξύ γραφείων ή σταθμών διαφορετικών Κρατών ή μεταξύ κινητών σταθμών που δεν βρίσκονται στο ίδιο Κράτος ή βρίσκονται στην δικαιοδοσία διαφορετικών Κρατών.

Δίκτυο σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical fixed telecommunication network - AFTN). Παγκόσμιο σύστημα σταθερών αεροναυτικών κυκλωμάτων, το οποίο παρέχεται, ως τμήμα της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, για την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων και/ή ψηφιακών δεδομένων μεταξύ σταθερών αεροναυτικών σταθμών, που έχουν τα ίδια ή συμβατά χαρακτηριστικά επικοινωνιών.

Κινητή αεροναυτική υπηρεσία (Aeronautical mobile service, RR S1.32). Κινητή υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών αεροσκαφών, ή μεταξύ σταθμών αεροσκαφών, στην οποία μπορεί να συμμετέχουν σταθμοί σωστικών σκαφών.

Επίσης, στην υπηρεσία αυτή μπορούν να συμμετέχουν σταθμοί ραδιοφάρων ένδειξης θέσης σε περιπτώσεις καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, οι εκπομπές των οποίων πραγματοποιούνται σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

Κινητή αεροναυτική υπηρεσία (R)* (Aeronautical mobile (R)* service, RR S1.33). Κινητή αεροναυτική υπηρεσία αποκλειστικά για επικοινωνίες που αφορούν την ασφάλεια και κανονικότητα των πτήσεων, κύρια κατά μήκος εθνικών ή διεθνών πολιτικών εναέριων διαδρομών.

Κινητή δορυφορική αεροναυτική υπηρεσία (Aeronautical mobile-satellite service, RR S1.35). Κινητή δορυφορική υπηρεσία στην οποία οι κινητοί επίγειοι σταθμοί (ground earth station) είναι εγκατεστημένοι σε αεροσκάφη. Σε αυτή την υπηρεσία είναι δυνατόν να συμμετέχουν και σταθμοί σωστικών σκαφών και ραδιοφάρων ένδειξης θέσης σε περιπτώσεις καταστάσεων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

Κινητή δορυφορική αεροναυτική υπηρεσία (R)* (Aeronautical mobile satellite (R)* service, RR S1.36). Κινητή δορυφορική υπηρεσία αποκλειστικά για επικοινωνίες που αφορούν την ασφάλεια και κανονικότητα των πτήσεων, κυρίως κατά μήκος εθνικών ή διεθνών πολιτικών εναέριων διαδρομών.

Σταθερή αεροναυτική υπηρεσία (Aeronautical fixed service - AFS). Υπηρεσία τηλεπικοινωνιών μεταξύ καθορισμένων σταθερών σημείων, που αποσκοπεί κυρίως στην ασφάλεια της αεροναυτιλίας και την ομαλή, αποδοτική και οικονομική λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών.

Υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης (Aeronautical radio navigation service - RR S1.46). Υπηρεσία ραδιοπλοήγησης που παρέχεται προς όφελος και για την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων.

Σημείωση.- Οι ακόλουθοι ορισμοί του Κανονισμού Ρα-

διοεπικοινωνιών της ITU αναφέρονται για λόγους παραπομπής και/ή κατανόησης του ορισμού της υπηρεσίας αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης:

RR S1.10 Ραδιοπλοήγηση (Radio navigation): Ραδιοεπισήμανση που χρησιμοποιείται για σκοπούς πλοήγησης, περιλαμβανομένης και της επισήμανσης εμποδίων.

RR S1.9 Ραδιοεπισήμανση (Radiodetermination): Ο καθορισμός της θέσης, ταχύτητας και/ή άλλων χαρακτηριστικών ενός αντικειμένου, ή η λήψη πληροφοριών που σχετίζονται με αυτές τις παραμέτρους, με τη βοήθεια των ιδιοτήτων διάδοσης των ραδιοκυμάτων.

Υπηρεσία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical telecommunication service). Υπηρεσία τηλεπικοινωνιών για την εξυπηρέτηση οποιουδήποτε αεροναυτικού σκοπού.

1.2 Σταθμοί

Αεροναυτικός σταθμός (Aeronautical station, RR S1.81). Σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να είναι εγκατεστημένος π.χ. σε πλοίο ή θαλάσσια εξέδρα.

Κανονικός σταθμός (Regular station). Σταθμός που έχει επιλεγεί μεταξύ των σταθμών που αποτελούν ένα αερεπίγειο ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο διαδρομής (en route) με σκοπό την επικοινωνία με αεροσκάφη ή την ενδιάμεση λήψη των επικοινωνιών από αεροσκάφη, σε κανονικές συνθήκες.

Κέντρο επικοινωνιών (Communication centre). Σταθερός αεροναυτικός σταθμός, ο οποίος αναμεταβιβάζει ή επανεκπέμπει τηλεπικοινωνιακή κίνηση από (ή προς) άλλους σταθερούς αεροναυτικούς σταθμούς με τους οποίους συνδέεται απ΄ ευθείας.

Κέντρο επικοινωνιών AFTN (AFTN communication centre). Σταθμός AFTN που έχει ως κύριο έργο την αναμεταβίβαση ή επανεκπομπή τηλεγραφημάτων AFTN από/ή προς άλλους σταθμούς AFTN με τους οποίους συνδέεται.

Κινητός σταθμός επιφανείας (Mobile surface station). Σταθμός της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, εκτός των σταθμών αεροσκαφών, που προορίζεται για χρήση τόσο σε κίνηση όσο και σε στάση σε μη καθορισμένα σημεία.

Ραδιογωνιομετρία (Radio direction finding, RR S1.12). Ραδιοεπισήμανση κατά την οποία χρησιμοποιείται λήψη ραδιοκυμάτων για τον προσδιορισμό της κατεύθυνσης ενός σταθμού ή αντικειμένου.

Ραδιογωνιομετρικός σταθμός (Radio direction-finding station, RR S1.91). Σταθμός ραδιο-επισήμανσης που χρησιμοποιεί τη ραδιογωνιομετρία.

Σημείωση.- Η αεροναυτική εφαρμογή της ραδιογωνιομετρίας ανήκει στην υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης.

Ραδιοσταθμός αερεπίγειου ελέγχου (Air-ground control radio station). Σταθμός αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, που έχει την κύρια ευθύνη διαχείρισης των επικοινωνιών που αφορούν στην πτήση και τον έλεγχο των αεροσκαφών σε δεδομένη περιοχή.

Ραδιοσταθμός ελέγχου αεροδρομίου (Aerodrome control radio station). Σταθμός που εξασφαλίζει ραδιοεπικοινωνία μεταξύ πύργου ελέγχου αεροδρομίου και αεροσκαφών ή κινητών αεροναυτικών σταθμών.

Σταθερός αεροναυτικός σταθμός (Aeronautical fixed station). Σταθμός της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας.

Σταθμός AFTN (AFTN station). Σταθμός που αποτελεί μέρος του AFTN και λειτουργεί κάτω από την εποπτεία ή τον άμεσο έλεγχο Κράτους.

Σταθμός Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών (Aeronautical telecommunication station). Σταθμός της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών.

Σταθμός αεροσκάφους (Aircraft station, RR S1.83). Κινητός σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, εκτός των σταθμών σωστικών σκαφών, ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε αεροσκάφος.

Σταθμός δικτύου (Network station). Αεροναυτικός σταθμός, που αποτελεί μέρος ραδιοτηλεφωνικού δικτύου.

Σταθμός προέλευσης AFTN (AFTN origin station). Σταθμός AFTN, στον οποίο κατατίθενται τηλεγραφήματα και/ή ψηφιακές πληροφορίες για περαιτέρω διεκπεραίωση μέσω του AFTN.

Σταθμός προορισμού AFTN (AFTN destination station). Σταθμός AFTN, προς τον οποίο απευθύνονται τηλεγραφήματα και/ή ψηφιακές πληροφορίες προς επεξεργασία για παράδοση στον αποδέκτη.

Υποσταθμός (Tributary station). Σταθερός αεροναυτικός σταθμός, ο οποίος μπορεί να λαμβάνει και να εκπέμπει τηλεγραφήματα και/ή ψηφιακές πληροφορίες αλλά δεν τα αναμεταβιβάζει, εκτός αν πρόκειται να εξυπηρετήσει άλλους παρόμοιους σταθμούς που συνδέονται, μέσω αυτού, με κάποιο κέντρο επικοινωνιών.

1.3 Μέθοδοι επικοινωνιών

Αερεπίγεια επικοινωνία (Air-ground communication). Επικοινωνία διπλής κατεύθυνσης μεταξύ αεροσκαφών και σταθμών ή τοποθεσιών στην επιφάνεια της γης.

Γενική εκπομπή (Broadcast). Εκπομπή πληροφοριών σχετικών με την αεροναυτιλία, η οποία δεν απευθύνεται σε συγκεκριμένο σταθμό ή σταθμούς.

Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης (Readback). Διαδικασία, σύμφωνα με την οποία ο σταθμός που λαμβάνει ένα μήνυμα, επαναλαμβάνει ολόκληρο ή μέρος του προς τον σταθμό εκπομπής, ώστε να λάβει επιβεβαίωση ορθής λήψης.

Επικοινωνία αέρος-εδάφους (Air-to-ground communication). Επικοινωνία μίας μόνο κατεύθυνσης, από αεροσκάφη προς σταθμούς ή τοποθεσίες στην επιφάνεια της γης.

Επικοινωνία διπλής κατεύθυνσης (Duplex). Μέθοδος κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών είναι δυνατό να γίνεται ταυτόχρονα και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Επικοινωνία εδάφους-αέρος (Ground-to-air communication). Επικοινωνία μίας μόνο κατεύθυνσης από σταθμούς ή σημεία της επιφάνειας της γης, προς αεροσκάφη.

Επικοινωνίες εκτός δικτύου (Non-network communications). Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες που διεξάγει σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, πέρα από εκείνες που διεξάγει ο σταθμός αυτός ως μέλος ραδιοτηλεφωνικού δικτύου.

Επικοινωνία μίας κατεύθυνσης (Simplex). Μέθοδος κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών σε δεδομένη στιγμή πραγματοποιείται προς μια μόνο κατεύθυνση.

Επικοινωνία μεταξύ ιπτάμενων αεροσκαφών (Interpilot air-to-air communication). Επικοινωνία διπλής κατεύ-

θυνσης στον καθορισμένο δίαυλο συχνότητας αέρος-αέρος, με σκοπό την επαφή μεταξύ αεροσκαφών, για ανταλλαγή αναγκαίων πληροφοριών και τη διευκόλυνση επίλυσης λειτουργικών προβλημάτων, όταν τα αεροσκάφη βρίσκονται πάνω από ωκεάνιες ή απομακρυσμένες περιοχές, εκτός εμβέλειας σταθμών εδάφους VHF.

Ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο (Radiotelephony network). Ομάδα ραδιοτηλεφωνικών αεροναυτικών σταθμών οι οποίοι εκπέμπουν και ακροώνται σε συχνότητες της ίδιας οικογένειας και συνεργάζονται με καθορισμένο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη αξιοπιστία των αερεπίγειων επικοινωνιών και διανομή της αερεπίγειας τηλεπικοινωνιακής κίνησης.

Τηλεπικοινωνία (Telecommunication, RR S1.3). Κάθε μεταβίβαση, εκπομπή ή λήψη σημείων, σημάτων, γραφής, εικόνων και ήχων ή πληροφοριών οποιασδήποτε φύσης μέσω ενσύρματων, ασύρματων, οπτικών ή άλλων ηλεκτρομαγνητικών συστημάτων.

Τυφλή εκπομπή (Blind transmission). Εκπομπή ενός σταθμού προς άλλον, σε συνθήκες που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί επικοινωνία διπλής κατεύθυνσης, αλλά θεωρείται ότι ο καλούμενος σταθμός είναι σε θέση να λάβει την εκπομπή.

1.4 Ραδιογωνιομετρία

Παλινόστηση (Homing). Διαδικασία κατά την οποία χρησιμοποιούνται οι ραδιογωνιομετρικές συσκευές ενός ραδιοσταθμού σε συνδυασμό με τις εκπομπές ενός άλλου, όπου ο ένας τουλάχιστον από τους σταθμούς είναι κινητός. Κατά τη διαδικασία αυτή ο κινητός σταθμός κατευθύνεται συνεχώς προς τον άλλο.

Ραδιοδιόπτευση (Radio bearing). Η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ της φαινόμενης διεύθυνσης μιας ορισμένης πηγής εκπομπής ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων και μιας διεύθυνσης αναφοράς, όπως αυτή καθορίζεται από ένα ραδιογωνιομετρικό σταθμό. Αληθής ραδιοδιόπτευση είναι εκείνη της οποίας η διεύθυνση αναφοράς ταυτίζεται με τη διεύθυνση του γεωγραφικού Βορρά. Μαγνητική ραδιοδιόπτευση είναι εκείνη της οποίας η διεύθυνση αναφοράς ταυτίζεται με τη διεύθυνση του μαγνητικού Βορρά.

1.5 Τηλετυπικά συστήματα

Εγκατάσταση αναμεταβίβασης με αποκοπή ταινίας ("Torn-tape" relay installation). Τηλετυπική εγκατάσταση στην οποία τα τηλεγραφήματα λαμβάνονται και αναμεταβιβάζονται υπό μορφή τηλετυπικής ταινίας και όλες οι λειτουργίες αναμεταβίβασης πραγματοποιούνται με μεσολάβηση χειριστή

Εγκατάσταση αυτόματης αναμεταβίβασης (Automatic relay installation). Τηλετυπική εγκατάσταση στην οποία η μεταβίβαση τηλεγραφημάτων από τα κυκλώματα εισόδου στα κυκλώματα εξόδου γίνεται με αυτόματο εξοπλισμό.

Σημείωση.- Ο όρος αυτός καλύπτει τόσο τις αυτόματες όσο και τις ημιαυτόματες τηλετυπικές εγκαταστάσεις.

Εγκατάσταση ημιαυτόματης αναμεταβίβασης (Semi-automatic relay installation). Τηλετυπική εγκατάσταση στην οποία η αναγνώριση της υπευθυνότητας αναμεταβίβασης εισερχόμενου τηλεγραφήματος και η πραγματοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για την περαιτέρω κατάλληλη επανεκπομπή του, απαιτούν τη μεσολάβηση χειριστή, ενώ όλες οι άλλες λειτουργίες αναμεταβίβασης εκτελούνται αυτόματα.

Εγκατάσταση πλήρως αυτόματης αναμεταβίβασης (Fully automatic relay installation). Τηλετυπική εγκατάσταση στην οποία η αναγνώριση της υπευθυνότητας αναμεταβίβασης εισερχόμενου τηλεγραφήματος και η πραγματοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για την περαιτέρω κατάλληλη επανεκπομπή του, καθώς και οι υπόλοιπες λειτουργίες αναμεταβίβασης εκτελούνται αυτόματα, καθιστώντας περιττή τη μεσολάβηση χειριστή, πέρα από σκοπούς εποπτείας και ελέγχου.

Πεδίο τηλεγραφήματος (Message field). Καθορισμένο τμήμα τηλεγραφήματος, που περιλαμβάνει συγκεκριμένες πληροφορίες.

Ταινία τηλετύπου (Teletypewriter tape). Ταινία που χρησιμοποιείται στη μεταβίβαση μέσω τηλετυπικών κυκλωμάτων, στην οποία καταγράφονται σήματα σύμφωνα με τον κώδικα Start-Stop 5 στοιχείων, με πλήρη (τύπος Chad) ή μερική (τύπος Chadless) διάτρηση.

1.6 Φορείς

Αερομεταφορείς (Aircraft operating agency). Το φυσικό πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που έχει ή προτίθεται να αναλάβει την εκμετάλλευση αεροσκαφών.

Φορέας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical telecommunication agency). Φορέας υπεύθυνος για τη λειτουργία σταθμού ή σταθμών της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών.

1.7 Συχνότητες

Δευτερεύουσα συχνότητα (Secondary frequency). Συχνότητα ραδιοτηλεφωνίας που εκχωρείται σε αεροσκάφος, ως συχνότητα δεύτερης επιλογής, για αερεπίγειες επικοινωνίες σε ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο.

Πρωτεύουσα συχνότητα (Primary frequency). Συχνότητα ραδιοτηλεφωνίας που εκχωρείται σε αεροσκάφος, ως συχνότητα πρώτης επιλογής, για αερεπίγειες επικοινωνίες σε ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο.

1.8 Επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων

Αρχή δεδομένων στη συνέχεια της διαδρομής (Downstream data authority). Καθορισμένο σύστημα εδάφους, διαφορετικό από την τρέχουσα αρχή δεδομένων, μέσω του οποίου ο πιλότος μπορεί να επικοινωνήσει με μια κατάλληλη μονάδα ATC με σκοπό τη λήψη εξουσιοδότησης στη συνέχεια της διαδρομής.

Επικοινωνίες δεδομένων μεταξύ ελεγκτή-χειριστή αεροσκάφους (Controller-pilot data link communications, CPDLC). Ένας τρόπος επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή και χειριστή αεροσκάφους, με χρήση ζεύξης δεδομένων, για διεξαγωγή επικοινωνιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

Επόμενη αρχή δεδομένων (Next data authority). Το σύστημα εδάφους, το οποίο καθορίζεται από την τρέχουσα αρχή δεδομένων, μέσω του οποίου μπορεί να διεξαχθεί μία περαιτέρω (onward) μεταβίβαση επικοινωνιών και ελέγχου.

Τρέχουσα αρχή δεδομένων (Current data authority). Το καθορισμένο σύστημα εδάφους, μέσω του οποίου επιτρέπεται να διεξαχθεί ένας διάλογος CPDLC μεταξύ ενός χειριστή αεροσκάφους και του ελεγκτή που είναι υπεύθυνος για την πτήση τη δεδομένη στιγμή.

1.9 Διάφορα

Αγγελία (NOTAM). Ειδοποίηση που διανέμεται με τηλεπικοινωνιακά μέσα, η οποία περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν την εγκατάσταση, λειτουργική κατάσταση ή τυχόν αλλαγή σε οποιοδήποτε αεροναυτικό μέσο, υπηρεσία, διαδικασία ή επικίνδυνη κατάσταση, η έγκαιρη γνώση των οποίων είναι απαραίτητη στο προσωπικό που ασχολείται με τη διεξαγωγή των πτήσεων.

Αγγελία χιονιού (SNOWTAM). Αγγελία ειδικής σειράς με την οποία γνωστοποιείται, με χρήση ειδικού προτύπου, η ύπαρξη ή απομάκρυνση επικίνδυνων καταστάσεων λόγω χιονιού, πάγου, λασπόχιονου ή στάσιμων νερών που οφείλονται σε χιόνι, λασπόχιονο και πάγο, στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου.

Αναφορά Πτήσης (Air report). Αναφορά από αεροσκάφος σε πτήση, που συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα περί αναφοράς της θέσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του αεροσκάφους και περί μετεωρολογικών συνθηκών.

Σημείωση.- Λεπτομέρειες για τη μορφή της αναφοράς πτήσης (AIREP), δίνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444).

Ανθρώπινη Επίδοση (Human Performance). Ανθρώπινες ικανότητες και περιορισμοί που επηρεάζουν την ασφάλεια και αποδοτικότητα των αεροναυτικών δραστηριοτήτων.

Απευθείας κύκλωμα ομιλίας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS direct speech circuit). Τηλεφωνικό κύκλωμα της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας (AFS), που χρησιμοποιείται για την απευθείας ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Services-ATS).

Απόλυτο Ύψος (Altitude). Η κατακόρυφη απόσταση οριζοντίου επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρημένη από τη μέση στάθμη θαλάσσης (MSL).

Αυτόματο ημερολόγιο τηλεπικοινωνιών (Automatic telecommunication log). Καταγραφή των ενεργειών σταθμού αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, με ηλεκτρικά ή μηχανικά μέσα.

Δίαυλος συχνότητας (Frequency channel). Συνεχές τμήμα του φάσματος συχνοτήτων κατάλληλο για μετάδοση, με τη χρήση καθορισμένης τάξης εκπομπής.

Σημείωση.– Η ταξινόμηση των εκπομπών και άλλες πληροφορίες οι οποίες σχετίζονται με το τμήμα του φάσματος που είναι κατάλληλο για κάποιο συγκεκριμένο τύπο εκπομπής(εύρος ζώνης), προδιαγράφονται στον Κανονισμό Ραδιοεπικοινωνιών της ITU, Άρθρο S2 και Παράρτημα S1.

Ενδείκτης τοπωνυμίας (Location indicator). Κωδικοποιημένη ομάδα τεσσάρων γραμμάτων, που σχηματίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO, και προσδιορίζει την τοποθεσία ενός σταθερού αεροναυτικού σταθμού.

Επικοινωνίες επιχειρησιακού ελέγχου (Operational control communications). Επικοινωνίες που απαιτούνται για την άσκηση εποπτείας και ελέγχου σχετικά με την έναρξη, συνέχιση, παρέκκλιση ή τερματισμό μιας πτήσης, με σκοπό την ασφάλεια του αεροσκάφους και την κανονικότητα και αποδοτικότητα της πτήσης.

Σημείωση.- Αυτές οι επικοινωνίες απαιτούνται κυρίως για την ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ αεροσκαφών και αερομεταφορέων.

Επίπεδο πτήσης (Flight level). Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, που σχετίζεται με τη συγκεκριμένη πίεση 1013,2 hPa και διαχωρίζεται από άλλες όμοιες επιφάνειες με καθορισμένες διαφορές πίεσης.

Σημείωση 1.- Ένα όργανο μέτρησης υψομέτρου, τύπου πίεσης, βαθμονομημένο σύμφωνα με την πρότυπη ατμόσφαιρα:

α) όταν τίθεται σε ρύθμιση μέτρησης υψομέτρου βάσει QNH, δείχνει απόλυτο ύψος,

β) όταν τίθεται σε ρύθμιση μέτρησης υψομέτρου βάσει QFE, δείχνει σχετικό ύψος πάνω από το επίπεδο αναφοράς QFE,

γ) όταν τίθεται σε πίεση 1013,2 hPa, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένδειξη επιπέδων πτήσης.

Σημείωση 2.- Οι όροι απόλυτο και σχετικό ύψος, που χρησιμοποιούνται στην ανωτέρω Σημείωση 1, νοούνται ως υψομετρικά και όχι ως γεωμετρικά μεγέθη.

Ημερολόγιο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical telecommunication log). Ημερολόγιο καταγραφής των ενεργειών σταθμού αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών.

Κύκλωμα δικτύου σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical fixed telecommunication network circuit). Κύκλωμα που αποτελεί μέρος του δικτύου σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (AFTN).

Μετεωρολογικό επιχειρησιακό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (Meteorological operational telecommunication network). Ενιαίο σύστημα μετεωρολογικών επιχειρησιακών διαύλων που αποτελεί μέρος της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας (AFS) και χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή αεροναυτικών μετεωρολογικών πληροφοριών μεταξύ των σταθερών αεροναυτικών σταθμών του δικτύου.

Σημείωση.- Ο όρος "ενιαίο" πρέπει να ερμηνευθεί ως τρόπος λειτουργίας και οργάνωσης του δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα μεταβίβασης και λήψης πληροφοριών από όλους τους σταθμούς του δικτύου, σύμφωνα με προκαθορισμένα προγράμματα.

Μετεωρολογικός επιχειρησιακός δίαυλος (Meteorological operational channel). Δίαυλος της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας (AFS), για την ανταλλαγή αεροναυτικών μετεωρολογικών πληροφοριών.

Οδηγός όδευσης τηλεγραφημάτων (Routing directory). Πίνακας που χρησιμοποιεί ένα κέντρο επικοινωνιών, στον οποίο καθορίζεται το κύκλωμα εξόδου που χρησιμοποιείται για την όδευση τηλεγραφημάτων προς κάθε αποδέκτη.

Σταθερό αεροναυτικό κύκλωμα (Aeronautical fixed circuit). Κύκλωμα που αποτελεί μέρος της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας (AFS).

Σχετικό ύψος (Height). Η κατακόρυφη απόσταση ενός επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρημένη από ορισμένη θέση.

Τμήμα Διαδρομής (Route segment). Διαδρομή ή μέρος διαδρομής που διανύεται συνήθως χωρίς ενδιάμεσο σταθμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

2.1 Διαίρεση της υπηρεσίας

Η διεθνής υπηρεσία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών διαιρείται σε τέσσερα τμήματα:

1) τη σταθερή αεροναυτική υπηρεσία,

2) την κινητή αεροναυτική υπηρεσία,
3) την υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοήγησης και
4) την αεροναυτική υπηρεσία γενικών εκπομπών.

2.2 Τηλεπικοινωνίες - πρόσβαση

Όλοι οι σταθμοί αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανόμενων και των τελικών συστημάτων και των ενδιάμεσων συστημάτων του δικτύου αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών ATN, προστατεύονται από τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή την πρόσβαση εξ' αποστάσεως.

2.3 Ώρες λειτουργίας

2.3.1 Η Αρμόδια Αρχή γνωστοποιεί τις ώρες κανονικής λειτουργίας των σταθμών και γραφείων της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που εποπτεύει, προς οργανισμούς αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τους αρμόδιους Φορείς να λαμβάνουν την πληροφορία αυτή.

2.3.2 Η Αρμόδια Αρχή, όταν είναι αναγκαίο και πρακτικά δυνατό, γνωστοποιεί οποιαδήποτε αλλαγή στις ώρες κανονικής λειτουργίας, πριν αυτή πραγματοποιηθεί, προς οργανισμούς αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τους αρμόδιους Φορείς να λαμβάνουν την πληροφορία αυτή. Επίσης, όταν κρίνεται αναγκαίο, οι αλλαγές αυτές γνωστοποιούνται με Αγγελία (NOTAM).

2.3.3 Εάν σταθμός της Διεθνούς Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών ή αερομεταφορέας, επιθυμεί αλλαγή στις ώρες λειτουργίας άλλου σταθμού, ζητά την αλλαγή αυτή το συντομότερο δυνατό, αφού γίνει γνωστή η σχετική ανάγκη. Ο σταθμός ή ο αερομεταφορέας που ζητά την αλλαγή, ενημερώνεται για το αποτέλεσμα του αιτήματός του, το συντομότερο δυνατό.

2.4 Εποπτεία

2.4.1 Το Κράτος καθορίζει την αρχή που είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι το έργο της Διεθνούς Υπηρεσίας Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών διεξάγεται σύμφωνα με τις Διαδικασίες που περιγράφονται στην παρούσα

2.4.2 Περιστασιακές παραβιάσεις των Διαδικασιών που περιλαμβάνονται στην παρούσα, όταν δεν είναι σοβαρές, διευθετούνται με απευθείας επικοινωνία μεταξύ των άμεσα ενδιαφερόμενων μερών, με αλληλογραφία ή προσωπική επαφή.

2.4.3 Όταν σταθμός διαπράττει σοβαρές ή επανειλημμένες παραβάσεις, η αρχή η οποία τις διαπιστώνει, προβαίνει σε παραστάσεις προς την αρχή του Κράτους στο οποίο ανήκει ο εν λόγω σταθμός σύμφωνα με την παράγραφο 2.4.1

2.4.4 Οι αρχές που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2.4.1 πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικές με την απόδοση των συστημάτων επικοινωνίας, ραδιοπλοήγησης, τη λειτουργία και συντήρηση, ασυνήθιστα φαινόμενα εκπομπών, κ.λ.π.

2.5 Περιττές εκπομπές

Το Κράτος πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν πραγματοποιούνται εκούσιες εκπομπές περιττών ή ανώνυμων σημάτων, μηνυμάτων ή δεδομένων από σταθμούς που είναι εγκατεστημένοι μέσα στα όριά του.

2.6 Παρεμβολές

Για την αποφυγή επιζήμιων παρεμβολών, κάθε Φορέας, πριν την παροχή εξουσιοδότησης σε οποιονδήποτε σταθμό για δοκιμές και πειράματα, υπαγορεύει τη λήψη όλων των αναγκαίων προφυλακτικών μέτρων, όπως την επιλογή της συχνότητας και του χρόνου, και τη μείωση ή, αν είναι δυνατό, το μηδενισμό της ακτινοβολίας. Οποιαδήποτε επιζήμια παρεμβολή λόγω δοκιμών ή πειραμάτων επιβάλλεται να εξαλείφεται το συντομότερο δυνατό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

3.1 Γενικά

Οι διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο αυτό έχουν γενικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται όπου απαιτείται, στα υπόλοιπα κεφάλαια της παρούσας.

Σημείωση.- Λεπτομερείς διαδικασίες που αφορούν ειδικά την κάθε υπηρεσία, περιλαμβάνονται στα Κεφάλαια 4, 5, 6, 7 και 8.

3.2 Παράταση και τέλος λειτουργίας σταθμών

3.2.1 Οι σταθμοί της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών παρατείνουν τις ώρες κανονικής λειτουργίας τους όσο απαιτείται για την εξασφάλιση εξυπηρέτησης της τηλεπικοινωνιακής κίνησης που είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των πτήσεων.

3.2.2 Κάθε σταθμός, πριν κλείσει, γνωστοποιεί την πρόθεσή του αυτή σε όλους τους σταθμούς με τους οποίους βρίσκεται σε απευθείας επικοινωνία, βεβαιώνεται ότι δεν απαιτείται παράταση της λειτουργίας του και γνωστοποιεί την ώρα επαναλειτουργίας του, εφόσον αυτή διαφέρει από τις ώρες κανονικής λειτουργίας.

3.2.3 Σταθμός που εργάζεται κανονικά σε δίκτυο γνωστοποιεί την πρόθεσή του να κλείσει, είτε στο σταθμό ελέγχου, αν υπάρχει, είτε σε όλους τους σταθμούς του δικτύου. Συνεχίζει την ακρόαση για δύο λεπτά οπότε, μετά την παρέλευση τους και εφόσον δεν λάβει κλήση κατά την περίοδο αυτή, μπορεί να κλείσει.

3.2.4 Σταθμοί που δεν έχουν συνεχές ωράριο λειτουργίας και έχουν εμπλακεί ή αναμένεται να εμπλακούν σε ανταπόκριση κινδύνου, επείγουσας ανάγκης, έκνομων ενεργειών ή αναχαίτισης, παρατείνουν το κανονικό ωράριο λειτουργίας τους για να παράσχουν την απαραίτητη υποστήριξη σε αυτές τις επικοινωνίες.

3.3 Αποδοχή, μεταβίβαση και παράδοση μηνυμάτων

3.3.1 Μόνο εκείνα τα τηλεγραφήματα που υπάγονται στις κατηγορίες που καθορίζονται στην παράγραφο 4.4.1.1 γίνονται αποδεκτά προς μεταβίβαση από την υπηρεσία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών.

3.3.1.1 Η ευθύνη για την απόφαση αποδοχής ενός μηνύματος ανήκει στο σταθμό στον οποίο κατατίθεται το μήνυμα για μεταβίβαση.

3.3.1.2 Όταν ένα μήνυμα κριθεί αποδεκτό, μεταβιβάζεται, αναμεταβιβάζεται και (ή) παραδίδεται σύμφωνα με την προτεραιότητά του και δίχως διάκριση ή αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

3.3.1.3 Η αρχή η οποία ελέγχει οποιονδήποτε σταθμό μέσω του οποίου αναμεταβιβάζεται κάποιο μήνυμα, απευθύνεται αργότερα προς την αρχή που ελέγχει το σταθμό που αποδέχθηκε το μήνυμα και την ενημερώνει σχετικά, σε περίπτωση που το μήνυμα θεωρείται μη αποδεκτό.

3.3.2 Μόνο μηνύματα που απευθύνονται σε σταθμούς

που αποτελούν μέρος της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών γίνονται αποδεκτά για εκπομπή, εκτός αν έχει γίνει ειδικός διακανονισμός με την αρμόδια αρχή τηλεπικοινωνιών.

3.3.2.1 Επιτρέπεται η αποδοχή ως απλού μηνύματος, ενός μηνύματος που προορίζεται για δύο ή περισσότερους αποδέκτες, είτε του ίδιου είτε διαφορετικών σταθμών, κάτω από τις προϋποθέσεις της παραγράφου 4.4.3.1.2.3.

3.3.3 Μηνύματα που διεκπεραιώνονται για λογαριασμό αερομεταφορέα, γίνονται αποδεκτά, μόνο εφ' όσον προσκομίζονται στο σταθμό τηλεπικοινωνιών από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του, ή λαμβάνονται μέσω εγκεκριμένου κυκλώματος και είναι συνταγμένα σύμφωνα με τον τύπο που περιγράφεται στην παρούσα.

3.3.4 Σε κάθε σταθμό της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, από τον οποίο γίνεται επίδοση μηνυμάτων προς έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς, ορίζεται, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του σταθμού και των αερομεταφορέων ένα μόνο γραφείο ανά αερομεταφορέα, αρμόδιο για την παραλαβή τους.

3.3.5 Οι σταθμοί της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών είναι υπεύθυνοι για την παράδοση μηνυμάτων στους αποδέκτες οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι μέσα στα όρια του αεροδρομίου ή των αεροδρομίων που εξυπηρετούν οι σταθμοί αυτοί, όπως και σε εκείνους τους αποδέκτες οι οποίοι βρίσκονται έξω από τα όρια αυτά, όταν υπάρχει ειδική συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων Φορέων.

3.3.6 Τα μηνύματα παραδίδονται γραπτά ή μέσω οποιουδήποτε άλλου μόνιμου μέσου που έχει καθοριστεί από τις αρμόδιες αρχές

3.3.6.1 Στις περιπτώσεις που η παράδοση μηνυμάτων γίνεται με συστήματα τηλεφώνου ή μεγαφώνου, χωρίς αποτυπωτές ομιλίας, πρέπει να αποστέλλεται, το ταχύτερο δυνατό, γραπτό αντίγραφο του μηνύματος, για επιβεβαίωση της παράδοσης.

3.3.7 Μηνύματα της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας που προέρχονται από ιπτάμενο αεροσκάφος και απαιτείται να μεταβιβαστούν μέσω του AFTN προκειμένου να πραγματοποιηθεί η παράδοσή τους, διαμορφώνονται από το σταθμό αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών σύμφωνα με τον τύπο τηλεγραφήματος που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.2, πριν αναμεταβιβασθούν.

3.3.7.1 Μηνύματα της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας που προέρχονται από ιπτάμενο αεροσκάφος και είναι ανάγκη να μεταβιβαστούν μέσω της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, αλλά από κυκλώματα που δεν ανήκουν στο AFTN, διαμορφώνονται από το σταθμό αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, σύμφωνα με τον τύπο τηλεγραφήματος που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.2, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχουν προηγηθεί, κάτω από τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3.3.5, άλλες συνεννοήσεις μεταξύ του φορέα αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και του αερομεταφορέα που εμπλέκονται για προκαθορισμένη διανομή των μηνυμάτων που προέρχονται από αεροσκάφη.

3.3.7.2 Μηνύματα, (συμπεριλαμβανομένων και αναφορών πτήσης), χωρίς συγκεκριμένη διεύθυνση, τα οποία περιέχουν μετεωρολογικές πληροφορίες από ιπτάμενα αεροσκάφη, προωθούνται χωρίς καθυστέρηση, στο μετεωρολογικό γραφείο που σχετίζεται με το σταθμό λήψης.

3.3.7.3 Μηνύματα (συμπεριλαμβανομένων και αναφορών πτήσης), χωρίς συγκεκριμένη διεύθυνση, τα οποία περιέχουν πληροφορίες εναέριας κυκλοφορίας που προέρχονται από ιπτάμενα αεροσκάφη, προωθούνται χωρίς καθυστέρηση, στην αρμόδια μονάδα ATS που σχετίζεται με το σταθμό λήψης.

3.3.7.4 Κατά την καταγραφή του κειμένου των αναφορών πτήσης του τύπου AIREP, χρησιμοποιούνται, όπου είναι δυνατό, οι εγκεκριμένες σχετικές συντμήσεις του ICAO.

Σημείωση.- Οι διατάξεις που σχετίζονται με τη σύνταξη των αναφορών πτήσης, συμπεριλαμβανόμενων και των συντμήσεων, τη σειρά και τον τύπο μεταβίβασης των πληροφοριών των αναφορών αυτών από σταθμούς αεροσκαφών και την καταγραφή και επανεκπομπή τους από τους αεροναυτικούς σταθμούς, καθορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc4444).

3.3.7.5 Όταν οι αναφορές πτήσης του τύπου AIREP πρόκειται να αναμεταβιβασθούν τηλεγραφικά (συμπεριλαμβανόμενης και της τηλετυπίας), το κείμενο μεταβιβάζεται όπως ακριβώς έχει καταγραφεί σύμφωνα με την παράγραφο 3.3.7.4.

3.4 Σύστημα μέτρησης χρόνου

3.4.1 Όλοι οι σταθμοί της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιούν τον Διεθνή Συντονισμένο Χρόνο (Universal Co-ordinated Time-UTC). Τα μεσάνυχτα, προσδιοριζόμενα ως 2400, καθορίζουν το τέλος της ημέρας και ως 0000 την αρχή της ημέρας.

3.4.2 Η ομάδα ημερομηνίας-ώρας, αποτελείται από έξι αριθμούς, από τους οποίους οι δύο πρώτοι αντιπροσωπεύουν την ημερομηνία και οι τέσσερις τελευταίοι τις ώρες και τα πρώτα λεπτά σε χρόνο UTC.

3.5 Ημερολόγιο επικοινωνιών

3.5.1 Γενικά

3.5.1.1 Κάθε σταθμός της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών τηρεί γραπτό ή αυτόματο ημερολόγιο τηλεπικοινωνιών, εκτός από τους σταθμούς αεροσκαφών για τους οποίους δεν απαιτείται τήρηση τέτοιου ημερολογίου, όταν βρίσκονται σε απευθείας ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία με αεροναυτικό σταθμό.

Σημείωση.- Το ημερολόγιο τηλεπικοινωνιών χρησιμεύει για τη διασφάλιση του χειριστή σε περιπτώσεις ελέγχου των ενεργειών του κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του. Αυτό μπορεί να χρησιμεύσει ως νομικό τεκμήριο.

3.5.1.1.1 Οι αεροναυτικοί σταθμοί καταχωρούν τα μηνύματα την ώρα που τα λαμβάνουν, εκτός εάν, κατά τη διάρκεια κατάστασης κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, η συνεχής συμπλήρωση του ημερολογίου με το χέρι θα προκαλούσε καθυστερήσεις στην επικοινωνία, οπότε η καταχώρηση των μηνυμάτων στο ημερολόγιο μπορεί να διακοπεί προσωρινά και να ολοκληρωθεί με την πρώτη ευκαιρία.

Σημείωση.- Σε περίπτωση ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών, είναι σκόπιμο να υπάρχει δυνατότητα μαγνητοφώνησής τους όταν διακόπτεται η καταχώρησή τους στο ημερολόγιο με το χέρι.

3.5.1.1.2 Όταν σταθμός αεροσκάφους τηρεί ραδιοτηλεφωνικό ή άλλου είδους ημερολόγιο επικοινωνιών που αφορά επικοινωνίες κινδύνου, επιζήμιες παρεμβολές ή διακοπές επικοινωνιών, οι σχετικές καταχωρήσεις πρέπει να συνοδεύονται από πληροφορίες σχετικές με την ώρα, τη θέση και το απόλυτο ύψος του αεροσκάφους.

3.5.1.2 Στα γραπτά ημερολόγια, οι καταχωρήσεις γίνονται μόνο από τους χειριστές που έχουν υπηρεσία. Όμως, άλλα πρόσωπα, που γνωρίζουν τα γεγονότα που σχετίζονται με τις καταχωρήσεις μπορούν να πιστοποιήσουν στο ημερολόγιο την ακρίβεια των καταχωρήσεων του χειριστή.

3.5.1.3 Όλες οι καταχωρήσεις πρέπει να είναι πλήρεις, σαφείς, ακριβείς και κατανοητές. Περιττές σημειώσεις ή σχόλια δεν καταχωρούνται στα ημερολόγια.

3.5.1.4 Στα γραπτά ημερολόγια, κάθε αναγκαία διόρθωση γίνεται μόνο από το πρόσωπο που έκανε την αρχική καταχώρηση. Η διόρθωση γίνεται με διαγραφή της λανθασμένης καταχώρησης με μια απλή γραμμή τραβηγμένη με το χέρι ή με γραφομηχανή μονογραφή της διόρθωσης και αναγραφή της ημερομηνίας και ώρας της διόρθωσης. Η ορθή καταχώρηση γίνεται στην επόμενη γραμμή μετά την τελευταία καταχώρηση.

3.5.1.5 Τα ημερολόγια τηλεπικοινωνιών γραπτά ή αυτόματα διατηρούνται για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών τουλάχιστον. Όταν τα ημερολόγια έχουν σχέση με διενέργεια ανακρίσεων ή ερευνών διατηρούνται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μέχρι που να γίνει φανερό ότι, δεν απαιτείται η περαιτέρω διατήρησή τους.

3.5.1.6 Στα γραπτά ημερολόγια καταχωρούνται τα ακόλουθα στοιχεία:

α) το όνομα του φορέα, ο οποίος λειτουργεί το σταθμό,

β) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού,

γ) η ημερομηνία,

δ) η ώρα έναρξης και πέρατος λειτουργίας του σταθμού,

ε) η υπογραφή κάθε χειριστή και η ώρα έναρξης και πέρατος της υπηρεσίας του,

στ) οι συχνότητες ακρόασης και το είδος της ακρόασης, (συνεχής ή σύμφωνα με ωρολόγιο πρόγραμμα), που γίνεται σε κάθε συχνότητα,

ζ) το κείμενο κάθε επικοινωνίας, δοκιμαστικής εκπομπής ή προσπάθειας επικοινωνίας, η ώρα πέρατος της επικοινωνίας, ο σταθμός, (ή σταθμοί), με τους οποίους έγινε η επικοινωνία όπως και η συχνότητα που χρησιμοποιήθηκε, εκτός από την περίπτωση ενδιάμεσων σταθμών όπου η αναμετάδοση γίνεται με μηχανικό τρόπο και δεν χρειάζεται εφαρμογή των διατάξεων αυτής της παραγράφου. Το κείμενο των επικοινωνιών μπορεί να παραληφθεί από το ημερολόγιο όταν υπάρχουν αντίγραφα των τηλεγραφημάτων που διεκπεραιώθηκαν και αποτελούν μέρος του ημερολογίου,

η) όλες οι επικοινωνίες κινδύνου και οι σχετικές με αυτές ενέργειες,

θ) συνοπτική περιγραφή των συνθηκών και δυσχερειών επικοινωνίας συμπεριλαμβανόμενων και των επιζήμιων παρεμβολών. Οι καταχωρήσεις αυτές, εφόσον είναι πρακτικά δυνατό, περιλαμβάνουν την ώρα που παρατηρήθηκε η παρεμβολή, το είδος της, τη συχνότητα και το χαρακτηριστικό του σταθμού που πραγματοποιεί την παρεμβολή,

ι) συνοπτική περιγραφή των διακοπών στις επικοινωνίες, λόγω βλάβης των συσκευών ή άλλων προβλημάτων, αναγράφοντας τη διάρκεια της διακοπής και τα μέτρα που ελήφθησαν,

κ) κάθε άλλη πληροφορία που κατά την κρίση του χειριστή μπορεί να θεωρηθεί αξιόλογη και να αποτελέσει μέρος του ημερολογίου του σταθμού.

3.6 Επίτευξη ραδιοεπικοινωνίας

3.6.1 Όλοι οι σταθμοί απαντούν στις κλήσεις που απευθύνουν σ' αυτούς άλλοι σταθμοί της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ανταλλάσσουν επικοινωνίες, όταν τους ζητηθεί.

3.6.2 Οι σταθμοί εκπέμπουν με την ελάχιστη ισχύ που απαιτείται για την εξασφάλιση ικανοποιητικής ανταπόκρισης.

3.7 Χρήση συντμήσεων και κωδίκων

3.7.1 Συντμήσεις και κώδικες χρησιμοποιούνται στη διεθνή αεροναυτική υπηρεσία τηλεπικοινωνιών, όπου ενδείκνυται και η χρήση τους συντομεύει ή διευκολύνει τις επικοινωνίες.

3.7.1.1 Όταν το κείμενο τηλεγραφήματος περιλαμβάνει κώδικες και συντμήσεις πέρα από εκείνους που έχει θεσπίσει ο ICAO, ο εκδότης παρέχει τη σχετική αποκωδικοποίηση, αν αυτό ζητηθεί από το σταθμό που αποδέχεται το τηλεγράφημα για μεταβίβαση.

Σημείωση.- Η κατάλληλη χρήση των εγκεκριμένων από τον ICAO συντμήσεων και κωδίκων όπως π.χ. οι συντμήσεις και κώδικες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 8400) καθιστά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3.7.1.1 είναι περιττή.

3.8 Ακύρωση τηλεγραφημάτων

3.8.1 Ο σταθμός τηλεπικοινωνιών προβαίνει στην ακύρωση τηλεγραφημάτων, μόνο κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης από τον εκδότη του τηλεγραφήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (AFS)

4.1 Γενικά

4.1.1 Η σταθερή αεροναυτική υπηρεσία περιλαμβάνει τα ακόλουθα συστήματα και εφαρμογές που χρησιμοποιούνται για επικοινωνίες εδάφους-εδάφους (σημείο προς σημείο και/ή σημείο προς πολλαπλά σημεία) της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών:

α) τα απ' ευθείας κυκλώματα και δίκτυα ομιλίας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS),

β) τα μετεωρολογικά επιχειρησιακά κυκλώματα, δίκτυα και συστήματα γενικής εκπομπής,

γ) το δίκτυο σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (AFTN),

δ) το κοινό δίκτυο ICAO για ανταλλαγή δεδομένων (Common ICAO Data Interchange Network - CIDIN),

ε) τις υπηρεσίες διαχείρισης μηνυμάτων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Services Message Handling System - ATSMHS), και

στ) τις επικοινωνίες μεταξύ κέντρων (Inter-Centre Communications-ICC).

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις που αφορούν τις απ' ευθείας επικοινωνίες ομιλίας ATS περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.2.

Σημείωση 2.- Οι διατάξεις που αφορούν τα μετεωρολογικά επιχειρησιακά κυκλώματα και μετεωρολογικά επιχειρησιακά δίκτυα περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.3.

Σημείωση 3.- Το AFTN παρέχει μία υπηρεσία αποθήκευσης και επανεκπομπής μηνυμάτων για τη μεταφορά τηλεγραφημάτων σε μορφή ITA-2 ή IA5, χρησιμοποιώντας διαδικασίες σχετικές με κωδικοποίηση ανά χαρα-

κτήρα (character oriented.). Οι διατάξεις που αφορούν το AFTN περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.4.

Σημείωση 4.- Το CIDIN παρέχει μία κοινή υπηρεσία μεταφοράς για τη μεταβίβαση μηνυμάτων εφαρμογής σε δυαδική μορφή ή μορφή κειμένου, υποστηρίζοντας τις εφαρμογές AFTN και Επιχειρησιακών Μετεωρολογικών Πληροφοριών (Operational Meteorological Information-OPMET). Διαδικαστικές διατάξεις σχετικά με το CIDIN περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.5.

Σημείωση 5.- Η εφαρμογή ATSMHS επιτρέπει την ανταλλαγή μηνυμάτων ATS μέσω της υπηρεσίας επικοινωνιών διαδικτύου (ICS) του δικτύου αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (ATN). Διαδικαστικές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες διαχείρισης μηνυμάτων ATS περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.6.

Σημείωση 6.- Οι εφαρμογές ICC επιτρέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ μονάδων ATS, μέσω της υπηρεσίας επικοινωνιών διαδικτύου (ICS) του δικτύου αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (ATN). Η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών υποστηρίζει τη γνωστοποίηση, το συντονισμό, τη μεταβίβαση ευθύνης ελέγχου πτήσεων, τη σχεδίαση πτήσεων, τη διαχείριση του εναέριου χώρου και τη διευθέτηση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικαστικές διατάξεις σχετικά με τις επικοινωνίες μεταξύ κέντρων περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.7.

Σημείωση 7.- Μέσω των εφαρμογών ATSMHS και ICC θα υλοποιηθεί η μετάβαση των υφιστάμενων χρηστών και συστημάτων AFTN και CIDIN στην αρχιτεκτονική του ATN.

4.1.2 Περιεχόμενο τηλεγραφημάτων AFS

Σημείωση.- Οι όροι που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.1.2 δεν έχουν εφαρμογή στις επικοινωνίες ομιλίας ATS.

4.1.2.1 Στα τηλεγραφήματα επιτρέπονται οι εξής χαρακτήρες:

Γράμματα: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Αριθμοί: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Άλλα σημεία:

-	παύλα
?	ερωτηματικό
:	άνω και κάτω τελεία
(	άνοιγμα παρένθεσης
)	κλείσιμο παρένθεσης
.	τελεία
,	κόμμα ή υποδιαστολή
΄	απόστροφος
=	ίσον
/	κάθετος
+	συν

Άλλοι χαρακτήρες, εκτός από αυτούς που αναφέρονται παραπάνω, δεν χρησιμοποιούνται στα τηλεγραφήματα εκτός αν είναι απολύτως απαραίτητοι για την κατανόηση του κειμένου. Όταν χρησιμοποιούνται πρέπει να γράφονται ολογράφως.

4.1.2.2 Για την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μέσω τηλετυπικών κυκλωμάτων, επιτρέπεται η χρήση των εξής σημάτων του Διεθνούς Τηλεγραφικού Αλφαβήτου No. 2 (ITA-2).

Σήματα αριθ.	1 έως 3	θέση πληκτρολογίου	γράμματα και αριθμοί,
Σήμα αριθ.	4	"	γράμματα μόνο,
Σήμα αριθ.	5	"	γράμματα και αριθμοί,
Σήματα αριθ.	6 έως 8	"	γράμματα μόνο,
Σήμα αριθ.	9	"	γράμματα και αριθμοί,
Σήμα αριθ.	10	"	γράμματα μόνο, και
Σήματα αριθ.	11 έως 31	"	γράμματα και αριθμοί.

Σημείωση 1.- Ως θέση "γράμματα" και θέση "αριθμοί", νοείται η θέση, στην οποία τοποθετείται το πληκτρολόγιο της συσκευής που είναι συνδεδεμένη με το κανάλι επικοινωνίας πριν από τη λήψη του σήματος.

Σημείωση 2.- Σχετικά με τη χρήση των παραπάνω σημάτων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.5.3.

Σημείωση 3.- Οι διατάξεις της παραγράφου 4.1.2.2 δεν αποκλείουν τη χρήση:

α) της θέσης "αριθμοί" των σημάτων με αριθμούς 6, 7 και 8 κατόπιν διμερούς συμφωνίας μεταξύ Κρατών τα οποία έχουν σταθμούς τηλεπικοινωνιών που συνδέονται απ' ευθείας μεταξύ τους,

β) της θέσης "αριθμοί" του σήματος με αριθμό 10, ως προειδοποιητικό σήμα προτεραιότητας, (βλ. 4.4.4.), και

γ) της θέσης "αριθμοί" του σήματος με αριθμό 4 για λειτουργικές ανάγκες μόνο και όχι ως μέρος του τηλεγραφήματος.

4.1.2.3 Για την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μέσω τηλετυπικών κυκλωμάτων, επιτρέπεται η χρήση των εξής χαρακτήρων του Διεθνούς Αλφαβήτου No. 5 (IA-5).

- χαρακτήρες 0/1, 0/2, 0/3, 0/7 στο προειδοποιητικό σήμα προτεραιότητας (βλ. 4.4.15.2.2.5),
- χαρακτήρες 0/10, 0/11 στο τέλος του τηλεγραφήματος (βλ. 4.4.15.3.12.1),
- χαρακτήρας 0/13,
- χαρακτήρες 2/0, 2/7, 2/8, 2/9, 2/11, 2/12, 2/13, 2/14, 2/15,
- χαρακτήρες 3/0 έως 3/10, 3/13, 3/15,
- χαρακτήρες 4/1 έως 4/15,
- χαρακτήρες 5/0 έως 5/10,
- χαρακτήρας 7/15.

Σημείωση.- Τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 4.1.2.3 δεν έχουν σκοπό να εμποδίσουν την χρήση του πλήρους κώδικα IA-5, ύστερα από συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων Φορέων.

4.1.2.4 Λατινικοί αριθμοί δεν χρησιμοποιούνται. Αν ο εκδότης τηλεγραφήματος θέλει να πληροφορήσει τον αποδέκτη ότι πρόκειται για λατινικούς αριθμούς, τότε, πριν από τους αραβικούς αριθμούς γράφει τη λέξη ROMAN.

4.1.2.5 Στα τηλεγραφήματα που χρησιμοποιείται ο κώδικας ITA - 2 δεν περιλαμβάνονται:

1) συνεχής σειρά των σημάτων No. 26, 3, 26 και 3 (τόσο σε θέση "γράμματα" όσο και σε θέση "αριθμοί"), με την παραπάνω σειρά, εκτός αν πρόκειται για την επικεφαλίδα του τηλεγραφήματος, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.2.1.1, και

2) συνεχής σειρά του σήματος No. 14 επαναλαμβανόμενου τέσσερις φορές (τόσο σε θέση "γράμματα" όσο και σε θέση "αριθμοί"), εκτός αν πρόκειται για το τέλος του τηλεγραφήματος, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.6.1.

4.1.2.6 Στα τηλεγραφήματα που χρησιμοποιείται ο κώδικας IA-5 δεν περιλαμβάνονται:

1) ο χαρακτήρας 0/1 (SOH), εκτός αν χρησιμοποιείται

στην επικεφαλίδα του τηλεγραφήματος, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.15.1.1.α),

2) ο χαρακτήρας 0/2 (STX), εκτός αν χρησιμοποιείται στη γραμμή εκδότη όπως καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.15.2.2.7,

3) ο χαρακτήρας 0/3 (ETX), εκτός αν χρησιμοποιείται στο τέλος του τηλεγραφήματος, όπως καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.15.3.12.1,

4) συνεχής σειρά των χαρακτήρων 5/10, 4/3, 5/10, 4/3 με τη σειρά αυτή (ZCZC),

5) συνεχής σειρά των χαρακτήρων 2/11, 3/10, 2/11, 3/10 με τη σειρά αυτή (+ : + :),

6) συνεχής σειρά του χαρακτήρα 4/14 επαναλαμβανόμενου τέσσερις φορές διαδοχικά (NNNN), και

7) συνεχής σειρά του χαρακτήρα 2/12 επαναλαμβανόμενου τέσσερις φορές διαδοχικά (, , , ,).

4.1.2.7 Το κείμενο των τηλεγραφημάτων συντάσσεται σε ανοιχτή γλώσσα ή με συντμήσεις και κώδικες, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3.7. Ο εκδότης αποφεύγει τη χρήση ανοιχτής γλώσσας, όταν μπορεί να γίνει περιορισμός της έκτασης του κειμένου με τη χρήση συντμήσεων και κωδίκων. Λέξεις και φράσεις που δεν είναι ουσιώδεις, όπως π.χ. οι εκφράσεις ευγένειας, δεν χρησιμοποιούνται.

4.1.2.8 Αν ο εκδότης τηλεγραφήματος θέλει να μεταβιβαστεί το σήμα ευθυγράμμισης [< Ξ], σε ορισμένα σημεία του κειμένου του τηλεγραφήματος, (βλ. παραγρ. 4.4.5.3 και 4.4.15.3.6), το σήμα [< Ξ], αναγράφεται στο καθένα από τα σημεία αυτά.

4.2 Απευθείας κυκλώματα ομιλίας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Σημείωση.- Οι διατάξεις που αφορούν τις απευθείας επικοινωνίες ομιλίας μεταξύ υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 6 του Παραρτήματος 11 της Σύμβασης.

4.3 Μετεωρολογικοί επιχειρησιακοί δίαυλοι και μετεωρολογικά επιχειρησιακά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα

Οι διαδικασίες λειτουργίας και εκμετάλλευσης των μετεωρολογικών επιχειρησιακών διαύλων και δικτύων πρέπει να είναι συμβατές με τις διαδικασίες του Δικτύου Σταθερών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών (AFTN).

Σημείωση.- "Συμβατές" σημαίνει ότι ο τρόπος λειτουργίας και εκμετάλλευσης είναι τέτοιος ώστε οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται από τους επιχειρησιακούς δίαυλους της μετεωρολογίας να είναι δυνατό επίσης να ανταλλάσσονται από το AFTN, χωρίς δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία του και αντίστροφα.

4.4 Δίκτυο σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (AFTN)

4.4.1 Γενικά

4.4.1.1 Κατηγορίες Τηλεγραφημάτων. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3.3, οι κατηγορίες τηλεγραφημάτων που διεκπεραιώνονται από το AFTN, είναι οι εξής:

α) τηλεγραφήματα κινδύνου,

β) τηλεγραφήματα επείγουσας ανάγκης,

γ) τηλεγραφήματα ασφάλειας πτήσεων,

δ) μετεωρολογικά τηλεγραφήματα,

ε) τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων,

στ) τηλεγραφήματα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS),

ζ) αεροναυτικά τηλεγραφήματα διοικητικής φύσης,

η) υπηρεσιακά τηλεγραφήματα.

4.4.1.1.1 Τηλεγραφήματα κινδύνου (ενδείκτης προτεραιότητας SS). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τηλεγραφήματα τα οποία μεταβιβάζουν κινητοί σταθμοί, οι οποίοι αναφέρουν ότι απειλούνται από σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο, καθώς και όλα εκείνα τα τηλεγραφήματα που έχουν σχέση με την άμεση βοήθεια που ζητούν οι κινητοί σταθμοί που κινδυνεύουν.

4.4.1.1.2 Τηλεγραφήματα επείγουσας ανάγκης (ενδείκτης προτεραιότητας DD). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τηλεγραφήματα τα οποία αφορούν την ασφάλεια πλοίου, αεροσκάφους ή άλλου οχήματος ή προσώπου που επιβαίνει σ' αυτό ή βρίσκεται εντός οπτικού πεδίου.

4.4.1.1.3 Τηλεγραφήματα ασφάλειας πτήσεων (ενδείκτης προτεραιότητας FF). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει:

α) τηλεγραφήματα κίνησης και ελέγχου, όπως αυτά καθορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), Κεφάλαιο 10,

β) τηλεγραφήματα τα οποία εκδίδονται από τους αερομεταφορείς και ενδιαφέρουν άμεσα αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση ή είναι έτοιμο για αναχώρηση,

γ) μετεωρολογικά τηλεγραφήματα που περιορίζονται σε πληροφορίες SIGMET, ειδικές αναφορές πτήσης, μηνύματα AIRMET, συμβουλευτικές πληροφορίες για τροπικούς κυκλώνες και ηφαιστειακή τέφρα και τροποποιημένες προγνώσεις.

4.4.1.1.4 Μετεωρολογικά τηλεγραφήματα (ενδείκτης προτεραιότητας GG). Τα μετεωρολογικά τηλεγραφήματα περιλαμβάνουν:

α) τηλεγραφήματα που περιλαμβάνουν προγνώσεις, όπως π.χ.: προγνώσεις αεροδρομίου προορισμού (terminal aerodrome forecasts - TAFs), προγνώσεις περιοχής και προγνώσεις διαδρομής,

β) τηλεγραφήματα που περιλαμβάνουν παρατηρήσεις και αναφορές, όπως π.χ. METAR, SPECI.

4.4.1.1.5 Τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων (ενδείκτης προτεραιότητας GG). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει:

α) τηλεγραφήματα φόρτωσης αεροσκάφους, δηλαδή τηλεγραφήματα που περιέχουν στοιχεία που απαιτούνται για τον υπολογισμό βάρους του φορτίου και ζυγοστάθμισης αεροσκάφους,

β) τηλεγραφήματα που αφορούν αλλαγές σε δρομολόγια αεροσκαφών,

γ) τηλεγραφήματα που αφορούν την εξυπηρέτηση αεροσκάφους,

δ) τηλεγραφήματα που αφορούν αλλαγές στις συλλογικές ανάγκες σχετικά με επιβάτες, πλήρωμα ή φορτίο που προκύπτουν από παρεκκλίσεις από τα κανονικά δρομολόγια,

ε) τηλεγραφήματα που αφορούν μη-τακτικές προσγειώσεις αεροσκάφους,

στ) τηλεγραφήματα που αφορούν ενέργειες των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πριν από την πτήση και επιχειρησιακή εξυπηρέτηση προγραμματισμένων πτήσεων, π.χ. αιτήματα για άδειες υπέρπτησης,

ζ) τηλεγραφήματα που εκδίδουν οι αερομεταφορείς και αναφέρονται στην ώρα άφιξης ή αναχώρησης αεροσκάφους,

η) τηλεγραφήματα που αφορούν εξαρτήματα και υλικά, που απαιτούνται επειγόντως για την εκμετάλλευση αεροσκάφους.

4.4.1.1.6 Τηλεγραφήματα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS) (ενδείκτης προτεραιότητας GG). Τα τηλεγραφήματα αυτά περιλαμβάνουν:

α) τηλεγραφήματα που αφορούν αγγελίες (NOTAMs),

β) τηλεγραφήματα που αφορούν αγγελίες χιονιού (SNOWTAMs).

4.4.1.1.7 Αεροναυτικά τηλεγραφήματα διοικητικής φύσης (ενδείκτης προτεραιότητας KK). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει:

α) τηλεγραφήματα που αφορούν τη λειτουργία ή συντήρηση μέσων που παρέχονται για την ασφάλεια ή κανονικότητα των πτήσεων,

β) τηλεγραφήματα που αφορούν τη λειτουργία των υπηρεσιών αεροναυτικώντηλεπικοινωνιών,

γ) τηλεγραφήματα που ανταλλάσσονται μεταξύ υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας και αφορούν τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

4.4.1.1.8 Τηλεγραφήματα που ζητούν πληροφορίες, λαμβάνουν ενδείκτη προτεραιότητας ανάλογο με την κατηγορία των τηλεγραφημάτων στα οποία αναφέρονται, εκτός αν είναι αναγκαία υψηλότερη προτεραιότητα για την ασφάλεια των πτήσεων.

4.4.1.1.9 Υπηρεσιακά τηλεγραφήματα (ενδείκτης προτεραιότητας, ο κατάλληλος). Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τηλεγραφήματα τα οποία εκδίδουν οι σταθεροί αεροναυτικοί σταθμοί για να πάρουν πληροφορίες ή επιβεβαίωση σχετικά με άλλα τηλεγραφήματα, τα οποία φαίνεται να μη μεταβιβάστηκαν σωστά από την σταθερή αεροναυτική υπηρεσία, να επιβεβαιώσουν τον αύξοντα αριθμό σειράς σε κάποιο δίαυλο, κ.λ.π.

4.4.1.1.9.1 Τα υπηρεσιακά τηλεγραφήματα προετοιμάζονται σύμφωνα με τον τύπο που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.2 ή 4.4.15 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 4.4.3.1.2 ή 4.4.15.2.1.3 σε υπηρεσιακά τηλεγραφήματα που απευθύνονται σε σταθερό αεροναυτικό σταθμό ο οποίος προσδιορίζεται μόνο από ενδείκτη τοπωνυμίας, ο ενδείκτης αυτός ακολουθείται από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO, YFY, και ένα κατάλληλο όγδοο γράμμα.

4.4.1.1.9.2 Στα υπηρεσιακά τηλεγραφήματα εκχωρείται ο κατάλληλος ενδείκτης προτεραιότητας.

4.4.1.1.9.2.1 Υπηρεσιακά τηλεγραφήματα τα οποία αναφέρονται σε τηλεγραφήματα που έχουν μεταβιβαστεί προηγουμένως, πρέπει να παίρνουν τον ενδείκτη προτεραιότητας των τηλεγραφημάτων στα οποία αναφέρονται.

4.4.1.1.9.3 Υπηρεσιακά τηλεγραφήματα τα οποία διορθώνουν λάθη που έγιναν στη μεταβίβαση, απευθύνονται σε όλους τους αποδέκτες που έλαβαν την λανθασμένη μεταβίβαση.

4.4.1.1.9.4 Η απάντηση σε κάποιο υπηρεσιακό τηλεγράφημα απευθύνεται στο σταθμό που εξέδωσε το αρχικό υπηρεσιακό τηλεγράφημα.

4.4.1.1.9.5 Το κείμενο όλων των υπηρεσιακών τηλεγραφημάτων πρέπει να είναι όσο το δυνατό πιο συνοπτικό και περιεκτικό.

4.4.1.1.9.6 Ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα, εκτός από αυτά που επιβεβαιώνουν λήψη τηλεγραφήματος SS, πρέπει να χαρακτηρίζεται από τη σύντμηση SVC, η οποία μπαίνει στην αρχή του τηλεγραφήματος.

4.4.1.1.9.7 Όταν ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα αναφέρεται σε άλλο τηλεγράφημα το οποίο διεκπεραιώθηκε προηγουμένως, η παραπομπή στο προηγούμενο τηλεγράφημα γίνεται με τη χρήση του κατάλληλου αναγνωριστικού εκπομπής (βλέπε παρ. 4.4.2.1.1 β) και 4.4.15.1.1 β)), ή της ώρας κατάθεσης και του ενδείκτη εκδότη (βλέπε παρ.4.4.4 και 4.4.15.2.2), που προσδιορίζουν το τηλεγράφημα αυτό.

4.4.1.2 Τάξη προτεραιότητας

4.4.1.2.1 Η τάξη προτεραιότητας για τη μεταβίβαση τηλεγραφημάτων στη σταθερή αεροναυτική υπηρεσία είναι η εξής:

Προτεραιότητα	Ενδείκτης προτεραιότητας
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

4.4.1.2.2 Τηλεγραφήματα τα οποία έχουν τον ίδιο ενδείκτη προτεραιότητας πρέπει να μεταβιβάζονται με τη σειρά που ελήφθησαν για μεταβίβαση.

4.4.1.3 Όδευση τηλεγραφημάτων

4.4.1.3.1 Όλα τα τηλεγραφήματα οδεύονται από την ταχύτερη οδό που διατίθεται για την προώθησή τους σε κάθε αποδέκτη.

4.4.1.3.2 Όταν κρίνεται αναγκαίο για την επίσπευση της ροής της τηλεπικοινωνιακής κίνησης, πραγματοποιούνται συμφωνίες για την προκαθορισμένη κατά παρέκκλιση όδευση των τηλεγραφημάτων. Κάθε κέντρο τηλεπικοινωνιών έχει στη διάθεσή του κατάλληλους πίνακες κατά παρέκκλιση όδευσης τηλεγραφημάτων, οι οποίοι έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των Φορέων στις οποίες υπάγονται τα εμπλεκόμενα κέντρα τηλεπικοινωνιών και χρησιμοποιούνται όταν υπάρχει ανάγκη.

4.4.1.3.2.1 Η όδευση κατά παρέκκλιση πρέπει να εφαρμόζεται:

1) Σε πλήρως αυτόματα τηλεπικοινωνιακά κέντρα:

α) αμέσως μετά τη διαπίστωση διακοπής κυκλώματος, όταν η τηλεγραφική κίνηση πρόκειται να οδευθεί, κατά παρέκκλιση, μέσω άλλου, πλήρως αυτόματου τηλεπικοινωνιακού κέντρου,

β) μέσα σε 10 λεπτά από τη διαπίστωση της διακοπής του κυκλώματος, όταν η τηλεγραφική κίνηση πρόκειται να οδευθεί, κατά παρέκκλιση, μέσω τηλεπικοινωνιακού κέντρου το οποίο δεν είναι τελείως αυτόματο,

2) στα τηλεπικοινωνιακά κέντρα τα οποία δεν είναι πλήρως αυτόματα, μέσα

6) σε 10 λεπτά από τη διαπίστωση της διακοπής του κυκλώματος.

Εφόσον δεν υπάρχουν σχετικές διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες, η ανάγκη για όδευση τηλεγραφημάτων κατά παρέκκλιση πρέπει να γνωστοποιείται με υπηρεσιακό τηλεγράφημα.

4.4.1.3.3 Μόλις διαπιστωθεί αδυναμία διεκπεραίωσης των τηλεγραφημάτων μέσω της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, μέσα σε λογική χρονική περίοδο, και όταν τα τηλεγραφήματα αυτά παραμένουν στο σταθμό στον οποίο κατατέθηκαν, ζητούνται οδηγίες από τον εκδότη, σχετικά με τις περαιτέρω ενέργειες, εκτός αν:

α) υπάρχει άλλη συμφωνία μεταξύ αυτού του σταθμού και του εκδότη, ή

β) υπάρχει συμφωνία σύμφωνα με την οποία, τα καθυστερημένα τηλεγραφήματα διαβιβάζονται αμέσως και χωρίς άλλη συνεννόηση με τον εκδότη, στις δημόσιες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες.

Σημείωση.- Η φράση "λογική χρονική περίοδος" υποδηλώνει εκείνη τη χρονική περίοδο, μέσα στην οποία φαίνεται πιθανό ότι ένα τηλεγράφημα δεν θα παραδοθεί στον αποδέκτη, μέσα στο χρόνο διεκπεραίωσης ο οποίος προβλέπεται για την κατηγορία του τηλεγραφήματος ή μέσα στο χρόνο που έχει προκαθοριστεί με συμφωνίες μεταξύ του εκδότη και εμπλεκόμενου σταθμού τηλεπικοινωνιών.

4.4.1.4 Εποπτεία της κίνησης τηλεγραφημάτων

4.4.1.4.1 Έλεγχος συνέχειας στη ροή τηλεγραφημάτων. Ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει, ελέγχει το αναγνωριστικό εκπομπής των τηλεγραφημάτων, τα οποία λαμβάνονται από κάθε δίαυλο, για να διαπιστώσει αν ο αύξων αριθμός σειράς των τηλεγραφημάτων (channel sequence number-CSN) είναι σωστός.

4.4.1.4.1.1 Όταν ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει διαπιστώσει απώλεια ενός ή περισσοτέρων αριθμών σειράς τηλεγραφημάτων σε συγκεκριμένο δίαυλο, στέλνει ένα πλήρες υπηρεσιακό τηλεγράφημα, (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), στον προηγούμενο σταθμό, με το οποίο δηλώνει τη μη λήψη οποιουδήποτε τηλεγραφήματος που μπορεί να έχει μεταβιβαστεί με τον αύξοντα αριθμό ή τους αριθμούς αυτούς. Το κείμενο αυτού του τηλεγραφήματος περιλαμβάνει την ομάδα QTA, το διαδικαστικό σήμα MIS το οποίο ακολουθείται από ένα ή περισσότερα αναγνωριστικά εκπομπής που λείπουν (βλέπε παρ. 4.4.2.1.1.3 και 4.4.15.1.1.4) και το σήμα τέλους κειμένου, (βλέπε παρ. 4.4.5.6 και 4.4.15.3.12).

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα δείχνουν την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας. Στο παράδειγμα (2), η διαχωριστική παύλα σημαίνει "έως" σε ανοιχτή γλώσσα.

1) Όταν λείπει ένας CSN:
SVC→QTA→MIS→ABC→↑123↓< Ξ

2) Όταν λείπουν πολλοί CSN:
SVC→QTA→MIS→ABC↑123-126↓< Ξ

4.4.1.4.1.1.1 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.1.4.1.1, ο σταθμός ο οποίος ειδοποιείται με το υπηρεσιακό τηλεγράφημα σχετικά με την απώλεια τηλεγραφήματος(-ων), αναλαμβάνει την ευθύνη μεταβίβασης του τηλεγραφήματος(-ων) που είχε προηγουμένως μεταβιβάσει με το σχετικό αναγνωριστικό εκπομπής, και μεταβιβάζει πάλι το τηλεγράφημα(-ατα), με νέο, (κατά σειρά σωστό), αναγνωριστικό εκπομπής. Ο σταθμός που λαμβάνει, συγχρονίζει τον αριθμό του έτσι ώστε ο επόμενος CSN να είναι ο τελευταίος συν ένα.

4.4.1.4.1.2 Όταν ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει, αντιληφθεί ότι ένα τηλεγράφημα έχει CSN μικρότερο από τον αναμενόμενο, πρέπει να ενημερώσει τον προηγούμενο σταθμό με υπηρεσιακό τηλεγράφημα, στο κείμενο του οποίου περιλαμβάνονται:

1) η σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα LR το οποίο ακολουθείται από το αναγνωριστικό εκπομπής του ληφθέντος μηνύματος,

3) το διαδικαστικό σήμα EXP το οποίο ακολουθείται από το αναμενόμενο αναγνωριστικό εκπομπής, και

4) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το παρακάτω παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας:
SVC→LR→ABC↑123→↓EXP→ABC↑135↓< Ξ

4.4.1.4.1.2.1 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.1.4.1.2, ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει το τηλεγράφημα με άλλο CSN από αυτόν που αναμένεται, πρέπει να προβαίνει στην κατάλληλη ρύθμιση, ώστε ο επόμενος αύξων αριθμός τηλεγραφημάτων διαύλου να είναι ο τελευταίος που ελήφθη συν ένα. Ο προηγούμενος σταθμός πρέπει να ελέγχει τους CSN των εξερχόμενων τηλεγραφημάτων και, αν είναι απαραίτητο, να τους διορθώνει.

4.4.1.4.2 Λανθασμένη όδευση τηλεγραφημάτων

Σημείωση.- Ένα τηλεγράφημα θεωρείται ότι έχει οδευθεί λανθασμένα όταν δεν περιέχει οδηγίες αναμεταβίβασης γραπτές ή υπονοούμενες, βάσει των οποίων να μπορεί ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει να ενεργήσει ανάλογα.

4.4.1.4.2.1 Όταν ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει αντιληφθεί ότι ένα τηλεγράφημα έχει διαβιβαστεί σ' αυτόν κατά λάθος:

1) στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα, (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), στον προηγούμενο σταθμό με το οποίο ακυρώνει τη λήψη του τηλεγραφήματος που έλαβε κατά λάθος, ή

2) αναλαμβάνει την ευθύνη μεταβίβασης του τηλεγραφήματος σε όλους τους αποδέκτες.

Σημείωση.- Η διαδικασία της υποπαραγράφου (1), προτιμάται από σταθμούς που χρησιμοποιούν μεθόδους αναμεταβίβασης με αποκοπή ταινίας (torn-tape), ή συστήματα ημιαυτόματης αναμεταβίβασης. Η διαδικασία της υποπαραγράφου (2), προτιμάται από σταθμούς που χρησιμοποιούν μεθόδους πλήρως αυτόματης αναμεταβίβασης ή συστήματα ημιαυτόματης αναμεταβίβασης χωρίς συνεχή ταινία.

4.4.1.4.2.2 Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.1.4.2.1, 1), το κείμενο του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει τη σύντμηση SVC, το σήμα QTA, το διαδικαστικό σήμα MSR ακολουθούμενο από το αναγνωριστικό εκπομπής, (βλέπε παραγράφους 4.4.2.1.1.3 και 4.4.15.1.1.4), του τηλεγραφήματος που εστάλη κατά λάθος και το σήμα τέλους κειμένου, (βλέπε παραγράφους 4.4.5.6 και 4.4.15.3.12).

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας:
SVC→QTA→MSR→ABC↑123↓< Ξ

4.4.1.4.2.3 Όταν, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 4.4.1.4.2.2, ο σταθμός που έστειλε τηλεγράφημα, ειδοποιηθεί, με υπηρεσιακό τηλεγράφημα, για τη λανθασμένη όδευσή του τηλεγραφήματος, αναλαμβάνει την ευθύνη για επανεκπομπή του εν λόγω τηλεγραφήματος, μέσω του σωστού δίαυλου ή διαύλων.

4.4.1.4.3 Όταν διακόπτεται η λειτουργία ενός κυκλώματος και τίθεται σε λειτουργία κάποιο εναλλακτικό μέσο, ανταλλάσσονται υπηρεσιακά τηλεγραφήματα μεταξύ των εμπλεκόμενων σταθμών, με τα οποία γνωστοποιείται ο τελευταίος CSN. Το κείμενο αυτών των τηλεγραφημάτων, τα οποία έχουν τον τύπο πλήρους υπηρεσιακού τηλεγραφήματος (βλέπε παρ. 4.4.1.1.9), περιλαμβάνει τη σύντμηση SVC, τα διαδικαστικά σήματα LR και LS ακολουθούμενα από τα αναγνωριστικά εκπομπής των σχετικών τηλεγραφημάτων και το σήμα τέλους κειμένου, (βλέπε παραγρ. 4.4.5.6 και 4.4.15.3.12).

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας:

SVC→LR→ABC↑123↓→LS→BAC↑321↓< Ξ

4.4.1.5 Διακοπή επικοινωνιών

4.4.1.5.1 Στην περίπτωση που η επικοινωνία σε κύκλωμα της σταθερής υπηρεσίας, ο εμπλεκόμενος σταθμός καταβάλλει προσπάθειες για την αποκατάσταση της επικοινωνίας, το συντομότερο δυνατό.

4.4.1.5.2 Όταν η αποκατάσταση επικοινωνίας, σε κανονικό κύκλωμα της σταθερής υπηρεσίας, δεν είναι δυνατή μέσα σε λογική χρονική περίοδο, πρέπει να χρησιμοποιείται κατάλληλο εναλλακτικό κύκλωμα. Αν είναι δυνατό, θα πρέπει να καταβάλλεται προσπάθεια αποκατάστασης της επικοινωνίας σε οποιοδήποτε διαθέσιμο εγκεκριμένο κύκλωμα της σταθερής υπηρεσίας.

4.4.1.5.2.1 Αν αυτές οι προσπάθειες αποτύχουν, επιτρέπεται η χρήση οποιασδήποτε διαθέσιμης συχνότητας αερεπίγειων επικοινωνιών, μόνο ως εξαιρετικό και προσωρινό μέτρο, με την προϋπόθεση ότι δεν παρενοχλούνται οι επικοινωνίες των αεροσκαφών που βρίσκονται σε πτήση.

4.4.1.5.2.2 Όταν υπάρχει διακοπή επικοινωνίας σε ραδιο-κύκλωμα, λόγω εξασθένησης του σήματος ή δυσμενών συνθηκών διάδοσης, γίνεται ακρόαση στην κανονική συχνότητα της σταθερής υπηρεσίας που είναι σε εκμετάλλευση. Για να αποκατασταθεί, το συντομότερο δυνατό, η επικοινωνία σ' αυτή τη συχνότητα, μεταβιβάζονται:

α) το διαδικαστικό σήμα DE,

β) το αναγνωριστικό του σταθμού που εκπέμπει, τρεις φορές,

γ) ο χειρισμός ευθυγράμμισης [< Ξ],

δ) τα γράμματα RY, τα οποία επαναλαμβάνονται χωρίς διαχωρισμό, σε τρεις σειρές του τηλετυπικού χαρτιού,

ε) ο χειρισμός ευθυγράμμισης [< Ξ],

στ) το σήμα τέλους τηλεγραφήματος [NNNN].

Τα παραπάνω επαναλαμβάνονται ανάλογα με τις απαιτήσεις.

4.4.1.5.2.3 Σταθμός που διαπιστώνει διακοπή της λειτουργίας κυκλώματος ή συσκευής, το γνωστοποιεί αμέσως στους άλλους σταθμούς με τους οποίους βρίσκεται σε απευθείας επικοινωνία, εφόσον η βλάβη πρόκειται να επηρεάσει τη διακίνηση των τηλεγραφημάτων μέσω αυτών των σταθμών. Επίσης, στους ίδιους σταθμούς γνωστοποιείται η αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας.

4.4.1.5.3 Όταν η κατά παρέκκλιση όδευση της τηλεγραφικής κίνησης δεν γίνεται αυτόματα αποδεκτή ή δεν έχει καθορισθεί με προηγούμενη συμφωνία, τότε συμφωνούνται προσωρινές κατά παρέκκλιση οδεύσεις με την ανταλλαγή υπηρεσιακών τηλεγραφημάτων. Το κείμενο των σχετικών υπηρεσιακών τηλεγραφημάτων περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα QSP,

3) αν απαιτείται, το διαδικαστικό σήμα RQ, NO ή CNL για αίτηση, άρνηση ή ακύρωση μιας κατά παρέκκλιση όδευσης αντίστοιχα,

4) καθορισμός των περιοχών, κρατών, επικρατειών, τοποθεσιών ή σταθμών για τα οποία εφαρμόζεται η κατά παρέκκλιση όδευση,

5) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Τα παρακάτω παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας για:

α) Αίτηση κατά παρέκκλιση όδευσης:

SVC→QSP→RQ→C→K→BG→BI↓< Ξ

β) Αποδοχή κατά παρέκκλιση όδευσης:

SVC→QSP→C→K→BG→BI↓< Ξ

γ) Άρνηση κατά παρέκκλιση όδευσης:

SVC→QSP→NO→C→K→BG→BI↓< Ξ

δ) Ακύρωση κατά παρέκκλιση όδευσης:

SVC→QSP→CNL→C→K→BG→BI↓< Ξ

4.4.1.6 Μακροπρόθεσμη τήρηση αρχείου τηλεπικοινωνιακής κίνησης AFTN

4.4.1.6.1 Πλήρη αντίγραφα όλων των τηλεγραφημάτων που έχουν σταλεί από ένα σταθμό προέλευσης AFTN, διατηρούνται για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, τουλάχιστο.

Σημείωση.- Ο σταθμός προέλευσης AFTN, αν και είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση της καταγραφής σε αρχείο των τηλεγραφημάτων AFTN, δεν είναι οπωσδήποτε η μονάδα, στην οποία διατηρείται το αρχείο της τηλεγραφικής κίνησης. Κατόπιν τοπικής συμφωνίας, η αρμόδια Κρατική Αρχή, μπορεί να επιτρέψει, το έργο αυτό να εκτελείται από τους εκδότες.

4.4.1.6.2 Οι σταθμοί προορισμού AFTN τηρούν αρχείο το οποίο περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία, για τον προσδιορισμό όλων των ληφθέντων τηλεγραφημάτων και των αναληφθέντων σχετικών ενεργειών, για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών τουλάχιστον.

Σημείωση.- Τα απαραίτητα στοιχεία για τον προσδιορισμό των τηλεγραφημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4.4.1.6.2, μπορούν να εξασφαλισθούν με την καταγραφή της επικεφαλίδας, διεύθυνσης και εκδότη των τηλεγραφημάτων.

4.4.1.6.3 Τα κέντρα επικοινωνιών AFTN πρέπει να τηρούν αρχείο που περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία για τον προσδιορισμό όλων των τηλεγραφημάτων που έχουν αναμεταβιβαστεί ή επανεκπεμφθεί και των αναληφθέντων σχετικών ενεργειών, για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών τουλάχιστο.

Σημείωση 1.- Τα απαραίτητα στοιχεία για τον προσδιορισμό των τηλεγραφημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4.4.1.6.3, μπορούν να εξασφαλισθούν με καταγραφή της επικεφαλίδας, διεύθυνσης και εκδότη των τηλεγραφημάτων.

Σημείωση 2.- Προβλέψεις σχετικά με βραχυπρόθεσμη τήρηση αρχείου τηλεπικοινωνιακής κίνησης από κέντρα AFTN, περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.4.1.7.

4.4.1.7 Βραχυπρόθεσμη τήρηση αρχείου τηλεπικοινωνιακής κίνησης AFTN

4.4.1.7.1 Με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.1.7.2, τα κέντρα επικοινωνιών AFTN τηρούν πλήρη αντίγραφα όλων των τηλεγραφημάτων που έχουν αναμεταβιβαθεί ή επανεκπεμφθεί από αυτά, για χρονικό διάστημα μιας ώρας τουλάχιστο.

4.4.1.7.2 Στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η διαδικασία γνωστοποίησης λήψης μεταξύ των κέντρων επικοινωνιών AFTN, ένα κέντρο αναμεταβίβασης θεωρείται ότι δεν έχει περαιτέρω ευθύνη επανεκπομπής ή επανάληψης τηλεγραφήματος για το οποίο έχει λάβει γνωστοποίηση λήψης και μπορεί να το διαγράψει από το αρχείο του.

Σημείωση.- Προβλέψεις σχετικά με τη μακροπρόθεσμη τήρηση αρχείου τηλεπικοινωνιακής κίνησης από κέντρα

επικοινωνιών AFTN, περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4.4.1.6.

4.4.1.8 Διαδικασίες δοκιμών σε διαύλους AFTN

4.4.1.8.1 Τα τηλεγραφήματα δοκιμών που μεταβιβάζονται από διαύλους AFTN για σκοπούς ελέγχου και επισκευής των γραμμών, πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

1) το σήμα αρχής του τηλεγραφήματος,

2) το διαδικαστικό σήμα QJH,

3) τον ενδείκτη εκδότη,

4) την ακολουθία χαρακτήρων RY του κώδικα ITA-2 ή την ακολουθία χαρακτήρων U (5/5) *(2/10) του κώδικα IA-5, σε τρεις σειρές τηλετυπικού χαρτιού,

5) το σήμα τέλους τηλεγραφήματος.

4.4.2 Τύπος τηλεγραφήματος - Διεθνές Τηλεγραφικό Αλφάβητο No. 2 (ITA-2)

Όλα τα τηλεγραφήματα, εκτός από εκείνα που περιγράφονται στις παραγράφους 4.4.1.8 και 4.4.9.3 περιλαμβάνουν τα τμήματα που ορίζονται στις παραγράφους 4.4.2.1 έως και 4.4.6.1.

Σημείωση 1.- Στο Σχήμα 4-1. απεικονίζεται ο τύπος τηλεγραφήματος ITA-2.

Σημείωση 2.- Στα Πρότυπα που ακολουθούν και αφορούν τον τύπο του τηλεγραφήματος, τα παρακάτω σύμβολα αναφέρονται σε ειδικούς χειρισμούς που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένα σήματα του Διεθνούς Τηλεγραφικού Αλφαβήτου No. 2 (βλέπε Παράρτημα 10 της Σύμβασης, Τόμος III, Μέρος I, παράγραφος 8.2.1 και Πίνακας 8-1):

Σύμβολο	Ερμηνεία	Σήμα
<	ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ (CARRIAGE RETURN)	αριθμός 27
Ξ	ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (LINE FEED)	αριθμός 28
↓	ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ (LETTER SHIFT)	αριθμός 29
↑	ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ (FIGURE SHIFT)	αριθμός 30
→	ΔΙΑΣΤΗΜΑ (SPACE)	αριθμός 31

4.4.2.1 Επικεφαλίδα

4.4.2.1.1 Η επικεφαλίδα αποτελείται από:

α) το σήμα έναρξης του τηλεγραφήματος, δηλαδή οι χαρακτήρες ZCZC,

β) το αναγνωριστικό εκπομπής που περιλαμβάνει:

1) Το αναγνωριστικό κυκλώματος,

2) το CSN.

γ) πρόσθετες υπηρεσιακές ενδείξεις, (αν είναι αναγκαίο) που αποτελούνται από:

1) ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ,

2) όχι περισσότερους από 10 χαρακτήρες.

δ) το σήμα διαστήματος.

Σχήμα 4-1. Τύπος Τηλεγραφήματος ITA- 2

(Στο Σχήμα 4-1. απεικονίζεται ο τύπος του τηλετυπικού τηλεγραφήματος όπως περιγράφεται στις παραγράφους 4.4.2 μέχρι και 4.4.9.1 συμπεριλαμβανόμενης)

Υπόμνημα:

↑	ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ	(Σήμα Νο. 30)	→	ΔΙΑΣΤΗΜΑ	(Σήμα Νο. 31)
↓	ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	(Σήμα Νο. 29)	<	ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ	(Σήμα Νο.27)
			Ξ	ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ	(Σήμα Νο.28)

ΜΕΡΗ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ		ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗΣ		ΤΗΛ/ΚΟ ΣΗΜΑ
ΕΠΙΚΕΦΑΛΙΔΑ (Βλέπε 4.4.2.1)		Σήμα έναρξης τηλ/τος	-		**ZCZC**
		Αναγνωριστικό Εκπομπής	α) Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ β) Αναγνωριστικό γράμμα σταθμού εκπομπής γ) Αναγνωριστικό γράμμα σταθμού λήψης δ) Αναγνωριστικό γράμμα διαύλου ε) Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ στ) CSN (τριψήφιος)	Παράδειγμα NRA062	→...↑...
		Πρόσθετες Υπηρεσιακές Ενδείξεις (αν απαιτείται)	α) Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ β) Όχι περισσότεροι από 10 χαρακτήρες	Παράδειγμα 270930	
		Σήμα Διαστήματος	Πέντε ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ		→→→→→↓
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (Βλέπε 4.4.3)	ΣΤΑΘΕΡΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ	Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		< Ξ
		Ενδείκτης Προτεραιότητας	Η κατάλληλη ομάδα δύο γραμμάτων		..
		Ενδείκτης (ή Ενδείκτες) Αποδέκτη	Ένα Διάστημα Ομάδα 8 γραμμάτων *Παράδειγμα* →**EGLLZRZX**→**EDLLYKYX**→**EGLLACAM**	Διαδοχικά, για κάθε ένα αποδέκτη	
		Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		< Ξ
ΕΚΔΟΤΗΣ (Βλέπε 4.4.4)		Χρόνος Κατάθεσης	Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ Η εξαψήφια ομάδα ημερομηνίας-ώρας που δείχνει το χρόνο κατάθεσης του τηλεγραφήματος. Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ		↑......→
		Ενδείκτης Εκδότη	Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ Η ομάδα των 8 γραμμάτων που δηλώνει τον εκδότη τηλ/τος		→......
		Προειδοποιητικό Προτεραιότητας. (χρησιμοποιείται μόνο σε τηλετυπική ανταπόκριση για τηλ/τα κινδύνου)	Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ 5 φορές το σήμα Νο. 10 του τηλεγραφικού Αλφαβήτου Νο-2 Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ		↑🔔🔔🔔🔔🔔↓
		Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		< Ξ
ΚΕΙΜΕΝΟ (βλέπε 4.4.5)		Αρχή Κειμένου	Ιδιαίτερο αναγνωριστικό Αποδέκτη(ών) (*αν απαιτείται*), ακολουθούμενο από: -μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ και μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (*αν απαιτείται*), -την Αγγλική λέξη FROM (*αν απαιτείται*) (βλέπε 4.4.5.2.3), -ιδιαίτερο αναγνωριστικό Εκδότη (*αν απαιτείται*), -την Αγγλική λέξη STOP ακολουθούμενη από μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ και μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (*αν απαιτείται*) (βλέπε 4.4.5.2.3) και/ή -Στοιχεία αναφοράς που θέτει ο εκδότης (*αν υπάρχουν*).		
		Κείμενο Τηλεγραφήματος	Κείμενο τηλ/τος. Στο τέλος κάθε εκτυπούμενης γραμμής, εκτός της τελευταίας, υπάρχει μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ και μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (βλ.4.4.5.3)		
		Επιβεβαίωση (αν απαιτείται)	α) Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ β) Η σύντμηση CFM ακολουθούμενη από το μέρος του Κειμένου που επιβεβαιώνεται.		
		Διόρθωση (αν απαιτείται)	α) Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ β) Η Σύντμηση COR, ακολουθούμενη από τη διόρθωση του λάθους που έγινε στο κείμενο.		
		Σήμα Τέλους Κειμένου	α) Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ β) Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		↓< Ξ
ΤΕΛΟΣ (βλέπε 4.4.6)		Τροφοδότηση Σελίδας	Επτά ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ		ΞΞΞΞΞΞΞ
		Σήμα Τέλους Τηλ/τος	Τέσσερις χειρισμοί του γράμματος Ν (Σήμα Νο. 14)		NNNN
		Διαχωριστικό Σήμα (χρησιμοποιούμενο μόνο σε τηλ/τα μεταβιβαζόμενα σε σταθμούς "torn-tape")	Δώδεκα διαδοχικοί χειρισμοί ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ		↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓
		Τροφοδότηση ταινίας (βλέπε παρ. 4.4.7)	Στη θέση αυτή εκτελούνται πρόσθετοι χειρισμοί ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ για τροφοδότηση ταινίας Κυκλώματος εισόδου, εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία (βλέπε παρ. 4.4.7)		

4.4.2.1.1.1 Το αναγνωριστικό κυκλώματος αποτελείται από τρία γράμματα, που επιλέγονται και εκχωρούνται από τον εκπέμποντα σταθμό. Το πρώτο γράμμα προσδιορίζει το άκρο που εκπέμπει, το δεύτερο γράμμα το άκρο που λαμβάνει και το τρίτο γράμμα τον δίαυλο. Όπου υπάρχει μόνο ένας δίαυλος μεταξύ του εκπέμποντος και του λαμβάνοντος σταθμού, εκχωρείται ως αναγνωριστικό διαύλου, το γράμμα A. Όπου υπάρχουν, περισσότεροι από ένας δίαυλοι μεταξύ των σταθμών, αυτοί προσδιορίζονται με τα γράμματα A, B, C, κλπ., αντίστοιχα.

4.4.2.1.1.2 Οι τηλεπικοινωνιακοί σταθμοί, εκχωρούν, διαδοχικά, τριψήφιους CSN από 001, μέχρι 000, (ο αριθμός 000 αντιπροσωπεύει τον αριθμό 1000), σε όλα τα τηλεγραφήματα που μεταβιβάζονται απευθείας, από τον ένα σταθμό στον άλλο. Για κάθε δίαυλο, εκχωρείται ιδιαίτερη σειρά αριθμών. Κάθε νέα σειρά αρχίζει καθημερινά από ώρα 0000.

4.4.2.1.1.2.1 Επιτρέπεται η χρήση τετραψήφιων αριθμών CSN κατά τη διάρκεια του 24ώρου, μετά από συμφωνία μεταξύ των Αρχών που έχουν την ευθύνη λειτουργίας του κυκλώματος, προκειμένου να αποκλεισθεί η επανάληψη των ίδιων αριθμών μέσα στο ίδιο 24ωρο.

4.4.2.1.1.3 Το αναγνωριστικό εκπομπής μεταβιβάζεται στο κύκλωμα με την ακόλουθη σειρά:

α) ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ [→]

β) αναγνωριστικό γράμμα του σταθμού που εκπέμπει,

γ) αναγνωριστικό γράμμα του σταθμού που λαμβάνει.,

δ) αναγνωριστικό γράμμα διαύλου,

ε) ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ [↑],

στ) CSN (τριψήφιος).

4.4.2.1.2 Στην τηλετυπία, το σήμα διαστήματος αποτελούμενο από πέντε (5) διαδοχικά ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ, [→→→→→], που ακολουθούνται από ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, [↓], μεταβιβάζεται αμέσως μετά το αναγνωριστικό εκπομπής που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.2.1.1.3.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα, δείχνουν την εφαρμογή του Προτύπου αναγνωριστικού εκπομπής, (βλέπε παραγράφους 4.4.2.1.1 β) και 4.4.2.1.1.3):

Στην Ταινία	Στο χαρτί Τηλετύπου
→GLB↑039→→→→→↓	GLB039

(Αναφέρεται στο 39ο τηλεγράφημα της ημέρας, το οποίο μεταβιβάστηκε μέσω του διαύλου B του κυκλώματος που συνδέει το σταθμό G με το σταθμό L).

4.4.2.1.3 Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των Αρχών που έχουν την ευθύνη λειτουργίας του τηλετυπικού κυκλώματος, επιτρέπεται να εισαχθούν, μετά το αναγνωριστικό εκπομπής, προαιρετικές υπηρεσιακές ενδείξεις ή πληροφορίες. Οι πρόσθετες αυτές πληροφορίες, δεν περιλαμβάνουν σήματα ευθυγράμμισης και αποτελούνται από ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ ακολουθούμενο από δέκα, το πολύ, χαρακτήρες.

4.4.2.1.4 Για την αποφυγή παρερμηνείας του ενδείκτη παρέκκλισης, ειδικά στις περιπτώσεις μερικής αλλοίωσης της επικεφαλίδας, το σήμα με αριθμό 22 (ΠΛΗΚΤΡΟ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ή ΑΡΙΘΜΩΝ), επαναλαμβανόμενο δύο φορές χωρίς διακοπή, δεν θα πρέπει να εμφανίζεται σε οποιοδήποτε άλλο μέρος της επικεφαλίδας.

4.4.3 Διεύθυνση

4.4.3.1 Η διεύθυνση περιλαμβάνει:

α) το χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ],

β) τον ενδείκτη προτεραιότητας,

γ) τον ενδείκτη αποδέκτη (ή αποδεκτών),

δ) το χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.3.1.1 Ο ενδείκτης προτεραιότητας αποτελείται από την κατάλληλη ομάδα δύο γραμμάτων, η οποία εκχωρείται από τον εκδότη σύμφωνα με τα ακόλουθα:

Κατηγορία Τηλεγραφήματος		Ενδείκτης Προτεραιότητας
τηλεγραφήματα κινδύνου.	(βλ. 4.4.1.1.1)	SS
τηλεγραφήματα επείγουσας ανάγκης.	(βλ. 4.4.1.1.2)	DD
τηλεγραφήματα ασφάλειας πτήσεων.	(βλ. 4.4.1.1.3)	FF
μετεωρολογικά τηλεγραφήματα.	(βλ. 4.4.1.1.4)	GG
τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων.	(βλ. 4.4.1.1.5)	GG
τηλεγραφήματα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών	(βλ. 4.4.1.1.6)	GG
αεροναυτικά τηλεγραφήματα διοικητικής φύσης	(βλ. 4.4.1.1.7)	KK
υπηρεσιακά τηλεγραφήματα	(βλ. 4.4.1.1.9)	ο κατάλληλος

4.4.3.1.2 Ο ενδείκτης αποδέκτη έπεται ενός ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ, εκτός και αν πρόκειται για τον πρώτο ενδείκτη αποδέκτη της δεύτερης ή τρίτης γραμμής της διεύθυνσης, και αποτελείται από:

α) τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου προορισμού του τηλεγραφήματος, ο οποίος αποτελείται από τέσσερα γράμματα,

β) το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του οργανισμού ή υπηρεσίας (αεροναυτική αρχή, υπηρεσία ή αερομεταφορέας), στην οποία απευθύνεται το τηλεγράφημα,

γ) ένα συμπληρωματικό γράμμα που προσδιορίζει μία συγκεκριμένη μονάδα ή λειτουργία εντός του οργανισμού ή της υπηρεσίας του αποδέκτη. Στην περίπτωση που δεν απαιτείται ο συγκεκριμένος αυτός προσδιορισμός, για τη συμπλήρωση της διεύθυνσης χρησιμοποιείται το γράμμα X.

Σημείωση 1.- Οι εκχωρημένοι ενδείκτες τοπωνυμίας που αποτελούνται από τέσσαρα γράμματα είναι καταγραμμένοι στο εγχειρίδιο του ICAO “Location Indicators” (Doc 7910).

Σημείωση 2.- Τα εκχωρημένα προσδιοριστικά τριών γραμμάτων είναι καταγεγραμμένα στο εγχειρίδιο του ICAO “Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services” (Doc 8585).

4.4.3.1.2.1 Στην περίπτωση που τηλεγράφημα απευθύνεται σε οργανισμό στον οποίο δεν έχει εκχωρηθεί προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO, του τύπου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.3.1.2, ο ενδείκτης αποδέκτη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου προορισμού ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YYY, (ή YXY προκειμένου για στρατιωτική υπηρεσία ή οργανισμό) και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το όνομα του οργανισμού (ή της στρατιωτικής υπηρεσίας) περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο στο κείμενο του τηλεγραφήματος.

4.4.3.1.2.2 Στην περίπτωση που τηλεγράφημα απευθύνεται σε αεροσκάφος σε πτήση και πρέπει να διεκπεραιωθεί από το AFTN για τμήμα της διαδρομής

του, πριν επανεκπεμφθεί από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία, ο ενδείκτης αποδέκτη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού που είναι υπεύθυνος να αναμεταβιβάσει το τηλεγράφημα στο αεροσκάφος, ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

Σημείωση.- Τα παρακάτω παραδείγματα δείχνουν την εφαρμογή των διαδικασιών που αναφέρονται στις παραγράφους 4.4.3.1.2.1 και 4.4.3.1.2.2:

1) ενδείκτες αποδέκτη (πιθανές περιπτώσεις):

LGATZTZX	*Πύργος ελέγχου αεροδρομίου (ZTZ) στην LGAT*
LGATYMYF	*Τμήμα (F) του Μετεωρολογικού Γραφείου (YMY) στην LGAT*
LGATKLMN	*Τμήμα (N) του αερομεταφορέα-(KLM) στην LGAT*
LGATYYYX	*Αερομεταφορέας του οποίου το όνομα εμφανίζεται στην αρχή του κειμένου του τηλεγραφήματος και του οποίου το γραφείο εξυπηρετείται από την LGAT*
LGATZZZX	*Ο αεροναυτικός σταθμός (LGAT) πρέπει να αναμεταβιβάσει το τηλεγράφημα στην κινητή αεροναυτική υπηρεσία, από την οποία εξυπηρετείται το αεροσκάφος του οποίου το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αναγράφεται στην αρχή κειμένου του τηλεγραφήματος.*

2) προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YYY:

Παράδειγμα ενός τηλεγραφήματος που απευθύνεται στην "Penguin Air- lines", έχει προορισμό το γραφείο της εταιρίας στη NCRG και προέρχεται από το γραφείο της ίδιας εταιρίας στο PHNL. Η Επικεφαλίδα και το Τέλος του τηλεγραφήματος δεν φαίνονται στο παράδειγμα του συγκεκριμένου τηλετυπήματος.

(Διεύθυνση)	*GG NCRGYYYX*
(Εκδότης)	*311521 PHNLYYYX*
(Κείμενο)	*AIR PENGUIN FLIGHT 801 CANCELLED*

3) προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ:

Παράδειγμα τηλεγραφήματος που απευθύνεται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής NZZC στο αεροσκάφος GABCD και αναμεταβιβαζόμενο μέσω του αεροναυτικού σταθμού NZAA. Η Επικεφαλίδα και το Τέλος του τηλεγραφήματος δεν φαίνονται στο συγκεκριμένο παράδειγμα τηλετυπήματος.

(Διεύθυνση)	*FF NZAAZZZX*
(Εκδότης)	*031451 NZZCZQZX*
(Κείμενο)	*GABCD CLR DES 5000FT HK NDB*

4.4.3.1.2.3 Η πλήρης διεύθυνση ενός τηλεγραφήματος περιορίζεται σε τρεις γραμμές του τηλετυπικού χαρτιού και, εκτός από την περίπτωση της παραγράφου 4.4.14, χρησιμοποιείται ένας ιδιαίτερος ενδείκτης αποδέκτη για κάθε αποδέκτη της ίδιας ή διαφορετικών τοποθεσιών.

4.4.3.1.2.3.1 Στις περιπτώσεις που τηλεγράφημα που έχει κατατεθεί για μεταβίβαση σε μορφή έντυπης σελίδας, περιέχει περισσότερους ενδείκτες αποδέκτη από όσους είναι δυνατό να περιληφθούν σε τρεις γραμμές του τηλετυπικού χαρτιού, το τηλεγράφημα αυτό μετατρέπεται, πριν από τη μεταβίβασή του, σε δύο ή περισσότερα τηλεγραφήματα, καθένα από τα οποία διαμορφώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.3.1.2.3. Κατά τη μετατροπή αυτή, οι ενδείκτες αποδέκτη ομαδοποιούνται με τέτοιο τρόπο, ώστε να χρειάζεται ο ελάχιστος αριθμός αναμεταβιβάσεων από τα επόμενα κέντρα επικοινωνιών.

4.4.3.1.2.3.2 Στα τηλετυπικά κυκλώματα, η ολοκλήρωση κάθε γραμμής διεύθυνσης με ενδείκτες αποδέκτη, ακολουθείται πάντοτε από το χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.4 Εκδότης

Ο εκδότης περιλαμβάνει:

α) το χρόνο κατάθεσης,

β) τον ενδείκτη εκδότη,

γ) το προειδοποιητικό προτεραιότητας, (όποτε απαιτείται),

δ) το προαιρετικό πεδίο της επικεφαλίδας,

ε) το χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.4.1 Ο χρόνος κατάθεσης αποτελείται από την εξαψήφια ομάδα ημερομηνίας / ώρας, η οποία δείχνει την ημερομηνία και ώρα κατάθεσης του τηλεγραφήματος που πρόκειται να μεταβιβαστεί, (βλέπε παράγραφο 3.4.2). Όταν χρησιμοποιείται τηλέτυπο, ο χρόνος κατάθεσης ακολουθείται από ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓].

4.4.4.2 Ο ενδείκτης εκδότη έπεται ενός ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ και αποτελείται από:

α) τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου έκδοσης του τηλεγραφήματος, ο οποίος αποτελείται από τέσσερα γράμματα,

β) το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του οργανισμού ή υπηρεσίας (αεροναυτική αρχή, υπηρεσία ή αερομεταφορέας), από τον οποίο εκδόθηκε το τηλεγράφημα,

γ) ένα συμπληρωματικό γράμμα που προσδιορίζει μία συγκεκριμένη μονάδα ή λειτουργία εντός του οργανισμού ή της υπηρεσίας του εκδότη. Στην περίπτωση που δεν απαιτείται ο συγκεκριμένος αυτός προσδιορισμός, για τη συμπλήρωση της διεύθυνσης χρησιμοποιείται το γράμμα X.

4.4.4.2.1 Σε περιπτώσεις έκδοσης τηλεγραφήματος από οργανισμό στον οποίο δεν έχει εκχωρηθεί προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO του τύπου της παραγράφου 4.4.4.2.β), ο ενδείκτης εκδότη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου έκδοσης του τηλεγραφήματος ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YYY (ή YXY προκειμένου για στρατιωτική υπηρεσία ή οργανισμό) και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το όνομα του οργανισμού (ή της στρατιωτικής υπηρεσίας), αναφέρεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.4.2.2 Σε περιπτώσεις που τηλεγράφημα το οποίο εκδόθηκε από αεροσκάφος σε πτήση είναι αναγκαίο να διεκπεραιωθεί από το AFTN για τμήμα της διαδρομής του, ο ενδείκτης εκδότη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού που είναι υπεύθυνος για τη μεταβίβαση του τηλεγραφήματος στο AFTN, ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το χαρακτηριστικό

αναγνώρισης του αεροσκάφους αναφέρεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.4.2.3 Τηλεγραφήματα τα οποία αναμεταβιβάζονται μέσω του AFTN και τα οποία προέρχονται από άλλο δίκτυο, πρέπει να χρησιμοποιούν έναν έγκυρο ενδείκτη εκδότη, ο οποίος έχει συμφωνηθεί για χρήση από την υπηρεσία αναμεταβίβασης ή πύλη(gateway), που συνδέει το AFTN με το εξωτερικό δίκτυο.

Σημείωση.- Ακολουθεί παράδειγμα εφαρμογής της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.4.2.2. Το παράδειγμα αναφέρεται σε τηλεγράφημα από το αεροσκάφος KLM153 που απευθύνεται στο Κέντρο Ελέγχου Περιοχής στο CZEG και διεκπεραιώνεται μέσω του αεροναυτικού σταθμού CYCB. Η επικεφαλίδα και το τέλος του τηλεγραφήματος δεν φαίνονται στο παράδειγμα του συγκεκριμένου τηλετυπήματος:

(Διεύθυνση)	*FF CZEGZRZX*
(Εκδότης)	*031821 CYCBZZZX*
(Κείμενο)	*KLM153 (υπόλοιπο κειμένου όπως ελήφθη από το αεροσκάφος)*

4.4.4.3 Το προειδοποιητικό προτεραιότητας χρησιμοποιείται μόνο στα τηλεγραφήματα κινδύνου και αποτελείται από τα ακόλουθα, κατά σειρά:

α) ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ [↑],

β) πέντε χειρισμούς του σήματος αριθμός10 στη θέση "αριθμοί" [🔔🔔🔔🔔🔔],

γ) ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓].

Σημείωση 1.- Το σήμα αριθμός 10 στη θέση "αριθμοί" του Διεθνούς Τηλεγραφικού Αλφαβήτου No. 2 γενικά αντιστοιχεί στη θέση "αριθμοί", του γράμματος J στις τηλετυπικές συσκευές που χρησιμοποιούνται στα κυκλώματα της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας.

Σημείωση 2.- Η χρήση του προειδοποιητικού σήματος προτεραιότητας ενεργοποιεί το κουδούνι (σήμα προσοχής), στο λαμβάνοντα τηλετυπικό σταθμό, με το οποίο διεγείρεται το προσωπικό εποπτείας των αναμεταβιβαστικών κέντρων και τους χειριστές των υποσταθμών, προκειμένου να δοθεί στο εισερχόμενο τηλεγράφημα άμεση προσοχή. Στους πλήρως αυτόματους τηλετυπικούς σταθμούς προβλέπεται ανάλογο σύστημα συναγερμού με τη λήψη του ενδείκτη προτεραιότητας SS.

4.4.4.4 Επιτρέπεται προσθήκη προαιρετικών πληροφοριών, στην γραμμή εκδότη ενός τηλεγραφήματος, με την προϋπόθεση αυτή να μην υπερβαίνει τους 69 χαρακτήρες και να υπάρχει σχετική συμφωνία μεταξύ των εμπλεκομένων αρχών.

4.4.4.4.1 Η παρουσία του προαιρετικού πεδίου πληροφοριών πρέπει να προσδιορίζεται από ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ στην αρχή και ένα χειρισμό ευθυγράμμισης στον τέλος του πεδίου.

4.4.4.4.2 Όταν πρέπει να ανταλλαγούν πρόσθετες πληροφορίες διευθυνσιοδότησης μεταξύ των διευθύνσεων εκδότη και προορισμού, οι πληροφορίες αυτές μεταβιβάζονται στο προαιρετικό πεδίο πληροφοριών ODF (Optional Data Field), ως εξής:

α) οι χαρακτήρες αριθμητικό ένα και τελεία (1.), ως ένδειξη έναρξης του παραμετρικού κώδικα για αυτές τις πρόσθετες πληροφορίες,

β) τρεις χαρακτήρες μορφοποίησης, ακολουθούμενοι από το σύμβολο ίσον (=), και την καθορισμένη αεροναυτική διεύθυνση ICAO, η οποία αποτελείται από 8 χαρακτήρες, και

γ) ο χαρακτήρας παύλα (-), για να δηλώσει το τέλος του πρόσθετου παραμετρικού πεδίου της διεύθυνσης.

4.4.4.4.2.1 Όταν σε υπηρεσιακά τηλεγραφήματα ή σε τηλεγραφήματα που ζητούν επεξηγήσεις ή πληροφορίες, η διεύθυνση που χρησιμοποιείται είναι διαφορετική από αυτή του ενδείκτη εκδότη, θα χρησιμοποιείται η μορφοποίηση SVC.

4.4.4.5 Η γραμμή εκδότη τελειώνει με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.5 Κείμενο

4.4.5.1 Το κείμενο των τηλεγραφημάτων συντάσσεται σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.2

4.4.5.2 Όταν χρησιμοποιούνται από τον εκδότη στοιχεία αναφοράς όπως αριθμός πρωτοκόλλου, σχετικά έγγραφα κλπ., αυτά αναγράφονται στην αρχή του κειμένου, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 4.4.5.2.1 και 4.4.5.2.2.

4.4.5.2.1 Όταν τα προσδιοριστικά τριών γραμμάτων του ICAO, YXY, YYY ή ZZZ αποτελούν το δεύτερο συνθετικό του ενδείκτη αποδέκτη, (βλέπε παραγράφους 4.4.3.1.2.1 και 4.4.3.1.2.2), με συνέπεια να είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί στο κείμενο ο συγκεκριμένος αποδέκτης του τηλεγραφήματος, τότε αυτός ο προσδιορισμός αναγράφεται πριν από τα στοιχεία αναφοράς που θέτει ο εκδότης (αν υπάρχουν), και αποτελεί πρώτο στοιχείο του κειμένου.

4.4.5.2.2 Όταν τα προσδιοριστικά τριών γραμμάτων του ICAO, YXY, YYY ή ZZZ αποτελούν το δεύτερο συνθετικό μέρος του ενδείκτη εκδότη, (βλέπε παραγράφους 4.4.4.2.1 και 4.4.4.2.2) με συνέπεια να είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί στο κείμενο το όνομα του οργανισμού (ή στρατιωτικής υπηρεσίας), ή του αεροσκάφους από το οποίο εκδόθηκε το τηλεγράφημα, ο προσδιορισμός αυτός αναγράφεται στην αρχή του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.5.2.3 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 4.4.5.2.1 και 4.4.5.2.2, σε τηλεγραφήματα που περιέχουν τα προσδιοριστικά τριών γραμμάτων του ICAO, YXY, YYY, ή ZZZ και αναφέρονται σε δύο ή περισσότερους οργανισμούς (ή στρατιωτικές υπηρεσίες), η σειρά προσδιορισμού μέσα στο κείμενο πρέπει να αντιστοιχεί στη σειρά με την οποία αναφέρονται οι σχετικοί ενδείκτες στη διεύθυνση και τον ενδείκτη εκδότη του τηλεγραφήματος. Στην περίπτωση αυτή, κάθε προσδιορισμός αποδέκτη ακολουθείται από ένα χειρισμό ευθυγράμμισης. Η ονομασία του οργανισμού (YXY, YYY ή ZZZ), που εκδίδει το τηλεγράφημα ακολουθεί τη λέξη "FROM". Μεταξύ του προσδιορισμού αυτού και του υπόλοιπου κειμένου υπάρχει η λέξη "STOP" ακολουθούμενη από ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.5.3 Στο τέλος κάθε γραμμής του κειμένου, με εξαίρεση την τελευταία (βλέπε παράγραφο 4.4.5.6), μεταβιβάζεται ένας χειρισμός ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.5.4 Όταν, σε τηλετυπική ανταπόκριση, απαιτείται επιβεβαίωση μέρους του κειμένου ενός τηλεγραφήματος, αυτή γίνεται στο τέλος του κειμένου, από το οποίο διαχωρίζεται με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [< Ξ], ο οποίος ακολουθείται από τη σύντμηση CFM και το τμήμα κειμένου που επιβεβαιώνεται.

4.4.5.5 Όταν, σε τηλετυπική ανταπόκριση, διαπιστώνεται η ύπαρξη λάθους στο κείμενο τηλεγραφήματος, η διόρθωσή του γίνεται στο τέλος του κειμένου και διαχωρίζεται από την τελευταία ομάδα του κειμένου ή

της επιβεβαίωσης, αν υπάρχει, με ένα σήμα ευθυγράμμισης [< Ξ], που ακολουθείται από τη σύντμηση COR και τη διόρθωση.

4.4.5.5.1 Οι σταθμοί προβαίνουν σε όλες τις ενδεικνυόμενες διορθώσεις στο τηλεγράφημα, πριν από την τοπική διεκπεραίωση.

4.4.5.6 Στο τέλος του κειμένου μεταβιβάζεται το ακόλουθο σήμα τέλους κειμένου:

Ένας χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓] και ένας χειρισμός

σήματος ευθυγράμμισης [< Ξ].

4.4.5.7 Το κείμενο των τηλεγραφημάτων που μεταδίδονται από σταθμούς προέλευσης AFTN δεν υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες.

Σημείωση 1.- Όταν απαιτείται μεταβίβαση τηλεγραφήματος μέσω του σταθερού δικτύου αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, το οποίο υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.5.7 το εν λόγω τηλεγράφημα πρέπει να κατατεθεί ως ξεχωριστά τηλεγραφήματα, το κείμενο των οποίων δεν θα υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες. Στο Προσάρτημα Β της παρούσας παρέχεται καθοδηγητικό υλικό σχετικά με τον τρόπο δημιουργίας ξεχωριστών τηλεγραφημάτων από ένα τηλεγράφημα μεγάλου μήκους.

Σημείωση 2.- Στον υπολογισμό των χαρακτήρων περιλαμβάνονται όλοι οι χαρακτήρες του τηλεγραφήματος εκτυπούμενοι και μη, από το σήμα ευθυγράμμισης, το οποίο δεν υπολογίζεται και προηγείται της αρχής του κειμένου, μέχρι το σήμα τέλους κειμένου, το οποίο επίσης δεν υπολογίζεται.

4.4.6 Τέλος τηλεγραφήματος

4.4.6.1 Το τέλος του τηλεγραφήματος περιλαμβάνει:

α) την τροφοδότηση σελίδας που αποτελείται από 7 χειρισμούς ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ [ΞΞΞΞΞΞΞ],

Σημείωση.- Οι χειρισμοί αυτοί, μαζί με το χειρισμό ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ του χειρισμού ευθυγράμμισης που έχει προηγηθεί, εξασφαλίζουν επαρκή διαχωρισμό μεταξύ των τηλεγραφημάτων που εκτυπώνονται στο τηλετυπικό χαρτί.

β) το σήμα τέλους τηλεγραφήματος που αποτελείται από το γράμμα Ν (θέση "γράμματα", σήμα αριθμός 14) εμφανιζόμενο τέσσερις φορές χωρίς διακοπή.

Σημείωση.- Το σήμα τέλους τηλεγραφήματος πρέπει οπωσδήποτε, να εκπέμπεται αυτούσιο από τη στιγμή της πρώτης μεταβίβασης του τηλεγραφήματος, μέχρι την τελική παράδοσή του, επειδή έτσι, αποδεσμεύονται οι ενδιάμεσες συνδέσεις των εγκαταστάσεων ημιαυτόματης ή αυτόματης αναμεταβίβασης για διεκπεραίωση της μετέπειτα τηλεπικοινωνιακής κίνησης.

Επιπλέον, στην τηλεπικοινωνιακή κίνηση που μεταβιβάζεται μέσω σταθμών που λειτουργούν με αποκοπή ταινίας ("torn-tape") εισάγεται:

γ) το διαχωριστικό σήμα τηλεγραφημάτων που αποτελείται από 12 χειρισμούς ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓ ↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓] που μεταβιβάζονται χωρίς διακοπή.

Σημείωση 1.- Κανένα άλλο σήμα, εκτός από το σήμα χειρισμού ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, μεταβιβάζεται μεταξύ του σήματος τέλους ενός τηλεγραφήματος και του σήματος έναρξης του επόμενου.

Σημείωση 2.- Το ακόλουθο παράδειγμα επεξηγεί τις διαδικασίες που καθορίζονται στις παραγράφους 4.4.2 έως και 4.4.6.1, για τηλεγραφήματα που εκτυπώνονται σε χαρτί τηλετύπου.

(Επικεφαλίδα)	**ZCZC LPA183*
(Διεύθυνση)	*GG LGGGZRZX LGATKLMW*
(Εκδότης)	*201838 EGLLKLMW*
(Κείμενο)	*Όπως απαιτείται*
(Τέλος)	*(τροφοδότηση σελίδας) NNNN***

* Σημείωση 2Α.- Αν το παραπάνω τηλεγράφημα είναι ένα από μια σειρά τηλεγραφημάτων και δεν γίνει χειρισμός τροφοδότησης σελίδας μεταξύ των τηλεγραφημάτων από τον χειριστή που παρακολουθεί την τηλετυπική συσκευή λήψης, τα τέσσερα NNNN του προηγούμενου τηλεγραφήματος θα εκτυπωθούν στη θέση του αστερίσκου.

** Σημείωση 2Β.- Για τους λόγους που περιγράφονται στη σημείωση 2Α, η επικεφαλίδα του επόμενου τηλεγραφήματος θα εκτυπωθεί στη θέση των δύο αστερίσκων.

Σημείωση 2Γ.- Στην πράξη, τα τηλεγραφήματα που αποτυπώνονται στο χαρτί τηλετύπου, θα μπορούσαν να διαχωριστούν με αποκοπή τους σε σημείο της τροφοδότησης σελίδας. Στην περίπτωση αυτή, το σήμα τέλους τηλεγραφήματος εμφανίζεται σαν να αποτελεί μέρος του επόμενου τηλεγραφήματος. Η αντικανονική αυτή θέση του σήματος τέλους τηλεγραφήματος είναι απίθανο να προξενήσει οποιαδήποτε παρανόηση στους επικοινωνούντες ή τους αποδέκτες, εφόσον, στην ουσία, αυτό το σήμα δεν έχει καμιά σημασία για τηλεγράφημα που έχει εκτυπωθεί.

4.4.6.2 Το μήκος των τηλεγραφημάτων AFTN που μεταδίδονται από σταθμούς προέλευσης AFTN, δεν υπερβαίνει τους 2100 χαρακτήρες.

Σημείωση.- Στον υπολογισμό των χαρακτήρων περιλαμβάνονται όλοι οι χαρακτήρες του τηλεγραφήματος, εκτυπούμενοι και μη, που περιέχονται από το σήμα έναρξης του τηλεγραφήματος (ZCZC), μέχρι το σήμα τέλους του τηλεγραφήματος (NNNN), συμπεριλαμβανομένων.

4.4.7 Τροφοδότηση ταινίας

4.4.7.1 Σε τηλετυπικές εγκαταστάσεις "torn-tape" και σε ημιαυτόματες εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν αυτόματα συστήματα συνεχούς παραγωγής ταινίας, στις οποίες απαιτούνται σήματα πέρα από αυτά που προβλέπει η παράγραφος 4.4.6.1, για την επαρκή προώθηση της ταινίας από τη συσκευή διάτρησης του σταθμού λήψης, πρέπει να υπάρχει τοπικά μέριμνα του σταθμού λήψης, ώστε να μην είναι απαραίτητη η μεταβίβαση των επιπλέον σημάτων από το σταθμό εκπομπής.

Σημείωση.- Σε σταθμούς "torn-tape" κανονικά, υπάρχει σύστημα που εξασφαλίζει την τροφοδότηση της ταινίας από τη συσκευή διάτρησης του σταθμού που λαμβάνει, σε τόσο μήκος, ώστε να μπορεί ο χειριστής να την κόβει στο σωστό σημείο του διαχωριστικού σήματος, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν ακολουθεί άλλο τηλεγράφημα, με το οποίο θα εξασφαλιζόταν η τροφοδότηση αυτή. Στους ημιαυτόματους τηλετυπικούς σταθμούς, που χρησιμοποιείται σύστημα συνεχούς παραγωγής ταινίας, είναι αναγκαία, ενδεχομένως, σε παρόμοιες περιπτώσεις, η ύπαρξη ανάλογου συστήματος για την προώθηση της ταινίας σε τέτοιο σημείο, ώστε

να είναι δυνατή η μεταβίβαση και του σήματος τέλους τηλεγραφήματος.

4.4.7.1.1 Όταν η εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.7.1 δεν είναι δυνατή, πραγματοποιείται συμφωνία με το σταθμό που εκπέμπει, ώστε αυτός, στο τέλος ενός απλού τηλεγραφήματος ή του τελευταίου από μια σειρά τηλεγραφημάτων, να μεταβιβάζει ένα προκαθορισμένο αριθμό χειρισμών ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓], επί πλέον των σημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 4.4.6.

4.4.8 Φθίνουσα διεύθυνση

Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 4.4.3 ή 4.4.15.2.1, το κέντρο επικοινωνιών AFTN, παραλείπει από τη διεύθυνση όλους τους ενδείκτες αποδέκτη για τους οποίους δεν απαιτείται:

α) περαιτέρω αναμεταβίβαση του τηλεγραφήματος από το κέντρο επικοινωνιών AFTN στο οποίο μεταβιβάζεται το τηλεγράφημα,

β) τοπική διεκπεραίωση σε αποδέκτη ή αποδέκτες από το σταθμό προορισμού AFTN,

γ) περαιτέρω μεταβίβαση ή τοπική διεκπεραίωση από το σύνολο των σταθμών ενός κυκλώματος πολλαπλών σημείων.

4.4.9 Διαδικασία εκμετάλλευσης τηλετύπου - γενικά

4.4.9.1 Χειρισμοί τέλους γραμμής

4.4.9.1.1 Κάθε μια γραμμή σελίδας τηλετυπήματος, δεν θα περιλαμβάνει, συνολικά, περισσότερους από 69 χαρακτήρες και/ή διαστήματα.

4.4.9.1.2 Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ [<] και μια ΑΛΛΑΓΗ ΓΡΑΜΜΗΣ [Ξ] μεταβιβάζονται μετά από κάθε γραμμή του τυπωμένου κειμένου τηλεγραφήματος.

4.4.9.2 Διάρκεια μεταβιβάσεων. Σε κυκλώματα simplex, η διάρκεια εκπομπής για τη συνολική μεταβίβαση μιας σειράς τηλεγραφημάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε λεπτά, περίπου. Στο διάστημα αυτό, κάθε τηλεγράφημα που λαμβάνεται, θα παραδίδεται ή αναμεταβιβάζεται, χωρίς να αναμένεται το τέλος ολόκληρης της σειράς τηλεγραφημάτων.

4.4.9.3 Εκπομπές ελέγχου διαύλου. Στα τηλετυπικά κυκλώματα πραγματοποιούνται οι παρακάτω περιοδικές εκπομπές, εκτός αν συντρέχουν οι προβλέψεις των παραγράφων 4.4.9.3.3 και 4.4.9.3.5:

1) επικεφαλίδα (βλέπε παράγραφο 4.4.2.1.1),
2) χειρισμός ευθυγράμμισης [< Ξ],
3) το διαδικαστικό σήμα CH,
4) σήμα ευθυγράμμισης [< Ξ],
5) σήμα τέλους τηλεγραφήματος [NNNN],
6) το διαχωριστικό σήμα [↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓] (αν απαιτείται).

Ο σταθμός λήψης, τότε, ελέγχει το αναγνωριστικό εκπομπής της εισερχόμενης μεταβίβασης για να διαπιστώσει τη σωστή σειρά της σε σχέση με τα προηγούμενα τηλεγραφήματα που ελήφθησαν από τον ίδιο δίαυλο εισόδου.

Σημείωση.- Με την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας, εξασφαλίζεται μερικά ο έλεγχος της συνεχούς ροής στον δίαυλο.

4.4.9.3.1 Όταν ένα κύκλωμα δεν είναι απασχολημένο, η μεταβίβαση που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.9.3 πρέπει να αποστέλλεται στις: H+00, H+20, H+40.

4.4.9.3.2 Αν δεν ληφθεί η περιοδική εκπομπή ελέγχου διαύλου μέσα σε κάποιο συμφωνημένο χρονικό διάστημα, τότε ο σταθμός στέλνει ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα προς το σταθμό από τον οποίο αναμενόταν η εκπομπή. Το κείμενο αυτού του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει τα εξής:

1) τη σύντμηση SVC,
2) το διαδικαστικό σήμα MIS,
3) το διαδικαστικό σήμα CH,
4) (προαιρετικά) την ώρα κατά την οποία αναμενόταν η εκπομπή,
5) το διαδικαστικό σήμα LR,
6) το αναγνωριστικό εκπομπής του τελευταίου τηλεγραφήματος που έχει ληφθεί,
7) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας.

SVC→MIS→CH→[↑1220↓→]LR→ABC↑123↓<Ξ

4.4.9.3.3 Όταν ένας τηλετυπικός δίαυλος είναι εξοπλισμένος με σύστημα πρωτοκόλλου ελεγχόμενου κυκλώματος, τότε η μεταβίβαση που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.9.3 δεν πραγματοποιείται, ύστερα από συμφωνία των ενδιαφερομένων Φορέων.

4.4.9.3.4 Εκπομπές ελέγχου διαύλου και χαρακτηριστικά αναγνώρισης ραδιοτηλετυπικών σταθμών. Για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις της ITU σχετικά με την περιοδική εκπομπή των χαρακτηριστικών αναγνώρισης των ραδιοτηλετυπικών σταθμών, οι σταθμοί AFTN που χρησιμοποιούν ραδιοτηλετυπικούς διαύλους, μπορούν να συνδυάζουν την εκπομπή του χαρακτηριστικού αναγνώρισης του ραδιοτηλετυπικού σταθμού με την εκπομπή ελέγχου διαύλου που περιγράφεται στην παραγράφου 4.4.9.3. Στην περίπτωση αυτή, η συνδυασμένη εκπομπή γίνεται ως εξής:

1) επικεφαλίδα (βλέπε παράγραφο 4.4.2.1.1),
2) χειρισμός ευθυγράμμισης [<Ξ],
3) το διαδικαστικό σήμα CH,
4) χειρισμός ευθυγράμμισης [<Ξ],
5) το διαδικαστικό σήμα DE, ακολουθούμενο από ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ [→] και το χαρακτηριστικό κλήσης του ραδιοσταθμού που έχει εκχωρηθεί από την ITU,
6) χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ],
7) σήμα τέλους τηλεγραφήματος [NNNN],
8) διαχωριστικό σήμα [↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓] (αν απαιτείται).

Σημείωση.- Η εφαρμογή του παραπάνω τύπου, επιτρέπει να γίνεται η ειδική αυτή εκπομπή από πλήρως αυτόματα κέντρα μεταγωγής, χωρίς τη μεσολάβηση του προσωπικού εποπτείας.

4.4.9.3.4.1 Όταν χρησιμοποιούνται ραδιοτηλετυπικά κυκλώματα πολλών διαύλων, (π.χ. MET και AFTN), το χαρακτηριστικό κλήσης ραδιοσταθμού πρέπει να εκπέμπεται από ένα μόνο δίαυλο του κυκλώματος. Ο δίαυλος που επιλέγεται πρέπει να είναι ο πιο κατάλληλος για το σκοπό αυτό. Το αναγνωριστικό εκπομπής διαμορφώνεται σύμφωνα με τον τύπο που χρησιμοποιείται για το δίαυλο αυτό. Όταν επιλέγεται δίαυλος AFTN, το αναγνωριστικό εκπομπής συνδυάζεται με την εκπομπή ελέγχου διαύλου.

4.4.9.3.5 Όταν τηλετυπικό κύκλωμα συνδέεται με συσκευή Αυτόματης Διόρθωσης Λαθών (Automatic Error Correction (ARQ) equipment), και υπάρχει σχετική συμφωνία μεταξύ των αρμοδίων φορέων, οι εκπομπές που καθορίζονται στην παράγραφο 4.4.9.3 δεν είναι απα-

ραίτητες. Όμως, οι σταθμοί που χρησιμοποιούν ραδιοτηλετυπικούς διαύλους στο AFTN, για τους οποίους χρειάζεται το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του ραδιοσταθμού, συμμορφώνονται με τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 4.4.9.3.4

Σημείωση.- Τα παραπάνω δεν πρέπει να ερμηνευθούν σαν απαίτηση του ICAO για εγκατάσταση συσκευής Αυτόματης Διόρθωσης Λαθών (ARQ), στα διεθνή σταθερά αεροναυτικά κυκλώματα.

4.4.10 Κανονικές διαδικασίες μεταβίβασης με τηλέτυπο

4.4.10.1 Τα τηλεγραφήματα μεταβιβάζονται, σύμφωνα με τις προκαθορισμένες υπευθυνότητες προώθησης τους, όπως αυτές καθορίζονται, από κοινού, μεταξύ των Φορέων που έχουν την ευθύνη λειτουργίας των απ' ευθείας συνδεδεμένων σταθμών (βλέπε επίσης παραγράφους 4.4.1.3 και 4.4.1.5.2.3).

4.4.10.1.1 Όπως προκύπτει από τις συμφωνίες υπευθυνοτήτων που προβλέπει η παράγραφος 4.4.10.1, κάθε σταθμός του AFTN χρησιμοποιεί και εφαρμόζει πιστά, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4.4.10.1.1.1, έναν Οδηγό Όδευσης Τηλεγραφημάτων, ο οποίος αποτελείται από τον Πίνακα Όδευσης Τηλεγραφημάτων.

4.4.10.1.1.1 Όταν ένα εισερχόμενο τηλεγράφημα περιέχει μόνο ίδιους ενδείκτες τοπωνυμίας στις γραμμές μετά την επικεφαλίδα, ο σταθμός λήψης, αναλαμβάνει την ευθύνη της περαιτέρω αναμεταβίβασής του. Αν είναι δυνατό, αυτή η αναμεταβίβαση γίνεται μέσω του κανονικού κυκλώματος εξόδου προς τον προορισμό του τηλεγραφήματος. Αν δεν είναι δυνατή η χρησιμοποίηση του κανονικού κυκλώματος, χρησιμοποιείται κατάλληλο εναλλακτικό κύκλωμα. Στην περίπτωση που κανένα από τα μέσα αυτά δεν λειτουργεί, το τηλεγράφημα δεν αναμεταβιβάζεται μέσω του κυκλώματος από το οποίο έχει ληφθεί, αν δεν προηγηθεί υπηρεσιακό τηλεγράφημα, (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), για να ενημερωθεί σχετικά ο σταθμός που πραγματοποίησε την προηγούμενη μεταβίβαση του τηλεγραφήματος.

4.4.10.1.1.2 Αν κάποιος εκδότης τηλεγραφήματος AFTN δεν δύναται να χειρίζεται υπηρεσιακά τηλεγραφήματα, πρέπει να έρθει σε συμφωνία με το κέντρο AFTN με το οποίο είναι συνδεδεμένος, για την εύρεση κατάλληλης μεθόδου ανταλλαγής των τηλεγραφημάτων αυτών.

Σημείωση.- Μια μέθοδος προσδιορισμού υπηρεσιακής διεύθυνσης στο προαιρετικό πεδίο πληροφοριών περιγράφεται στις παραγράφους 4.4.4.4.2 και 4.4.4.4.2.1.

4.4.10.1.2 Τύπος μεταβίβασης - τηλετυπική λειτουργία. Όλες οι μεταβιβάσεις διαμορφώνονται κατά τη σειρά που εμφανίζεται στο Σχήμα 4-2.

ΠΑΛΜΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ *(αν απαιτείται)*	ΕΠΙΚΕΦΑΛΙΔΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΚΔΟΤΗΣ	ΚΕΙΜΕΝΟ	ΤΕΛΟΣ ΤΗΛ/ΤΟΣ

Σχήμα 4-2. Τύπος μεταβίβασης - τηλετυπική λειτουργία (βλέπε παράγραφο 4.4.10.1.2)

4.4.10.1.2.1 Παλμός εκκίνησης. Όταν ο σταθμός λήψης χρησιμοποιεί συσκευή με χρονοδιακόπτη για τη διακοπή του κινητήρα της τηλετυπικής μηχανής όταν ο δίαυλος βρίσκεται σε αδράνεια, εκπέμπεται ένας παλμός διάρκειας 20-30 χιλιοστών του δευτερολέπτου (SPACING IMPULSE), εφ' όσον ο δίαυλος έχει παραμείνει σε αδράνεια για 30 δευτερόλεπτα ή περισσότερο. Η μεταβίβαση της επικεφαλίδας αρχίζει 1,5 δευτερόλεπτα τουλάχιστον, μετά από τη θέση σε λειτουργία του κινητήρα του τηλετύπου.

Σημείωση 1.- Η παλμοδότηση αυτή ισοδυναμεί με ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓], ο οποίος ακολουθείται από μια περίοδο παύσης διάρκειας τουλάχιστον 1,37 δευτερολέπτων (δηλαδή ένα συνεχές MARKING IMPULSE).

Σημείωση 2.- Η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής επιτρέπει το συγχρονισμό της συσκευής λήψης πριν αρχίσει η μεταβίβαση της επικεφαλίδας.

4.4.10.1.3 Τύπος τηλεγραφήματος. Όλα τα τηλεγραφήματα προετοιμάζονται σύμφωνα με τις προβλέψεις των παραγράφων 4.4.2 (τύπος ITA-2) ή 4.4.15 (τύπος IA-5).

4.4.10.1.3.1 Η Γραμμή Επικεφαλίδας, με εξαίρεση τον χαρακτήρα SOH (Start Of Heading), πρέπει να παραλείπεται σε κυκλώματα που χρησιμοποιούν μία από τις διαδικασίες ελέγχου ψηφιακών συνδέσεων που περιλαμβάνονται στις παραγράφους 8.6.3 και 8.6.4 του Τόμου III του Παραρτήματος 10 της Σύμβασης.

4.4.10.1.4 Διαδικασίες αναμόρφωσης τηλεγραφημάτων

4.4.10.1.4.1 Από ένα τηλεγράφημα που προορίζεται για αναμεταβίβαση, ο σταθμός λήψης, αφαιρεί την παλιά επικεφαλίδα. Η αναμεταβίβαση αρχίζει με την νέα επικεφαλίδα που περιέχει το αναγνωριστικό εκπομπής του διαύλου εξόδου.

4.4.10.1.4.1.1 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.10.1.4.1, η μεταβίβαση του τμήματος διεύθυνσης του τηλεγραφήματος αρχίζει από κάποιο σημείο κατά μήκος των πέντε ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΩΝ και του ενός χειρισμού ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [→→→→→↓], τα οποία προηγούνται του πρώτου χειρισμού ευθυγράμμισης [<Ξ].

4.4.10.1.4.1.2 Σε υποσταθμούς και αναμεταβιβαστικούς σταθμούς "torn - tape", οι οποίοι δεν είναι εφοδιασμένοι με συσκευές αυτόματης αρίθμησης και για το λόγο αυτό είναι αναγκαία η διάτρηση ενός μικρού αριθμού πρόσθετων τηλετυπικών χαρακτήρων στην ταινία, πριν από το σήμα αρχής τηλεγραφήματος, για να αποφευχθεί ο κίνδυνος ακρωτηριασμού του σήματος αυτού κατά την αναμεταβίβαση, οι πρόσθετοι αυτοί χαρακτήρες αποτελούνται από χειρισμούς ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓]. Η περαιτέρω μεταβίβαση μέσω του δίαυλου εξόδου, αρχίζει τότε από κάποιο σημείο όσο το δυνατό πιο κοντά στο σήμα αρχής του τηλεγραφήματος.

4.4.10.1.4.1.3 Σε σταθμούς όπου η επικεφαλίδα τηλεγραφήματος παράγεται από αυτόματη συσκευή, στο σημείο και κατά την ώρα της μεταβίβασης μέσω του διαύλου εξόδου, αλλά τα υπόλοιπα τμήματα του τηλεγραφήματος προετοιμάζονται με διάτρηση σε ταινία, απαιτείται προσθήκη ενός μικρού αριθμού πρόσθετων χαρακτήρων, πριν από το σήμα ευθυγράμμισης [<Ξ], στην αρχή της διεύθυνσης, έτσι ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος ακρωτηριασμού του σήματος. Οι επιπλέον αυτοί χαρακτήρες είναι χειρισμοί ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓] ή ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΩΝ [→]. Η περαιτέρω μεταβίβαση μέσω του διαύλου εξόδου, αρχίζει τότε από κάποιο σημείο όσο το δυνατό πιο κοντά στο πρώτο σήμα ευθυγράμμισης [<Ξ] του τηλεγραφήματος.

4.4.10.1.4.2 Σε σταθμούς "torn-tape", οι εισερχόμενες ταινίες κόβονται σε ένα σημείο του διαχωριστικού σήματος (βλέπε παραγράφους 4.4.6.1 και 4.4.7.1), ώστε το

σήμα τέλους τηλεγραφήματος του τηλεγραφήματος που προηγείται να παραμείνει άθικτο.

4.4.10.1.4.2.1 Μετά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.10.1.4.2, το συντομευμένο διαχωριστικό σήμα (δηλαδή λιγότεροι από 12 χειρισμοί ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓]), που παραμένει στην ταινία του τηλεγραφήματος διαγράφεται, με ηλεκτρονικές μεθόδους, αν είναι απαραίτητο, πριν από την επανεκπομπή του τηλεγραφήματος προς σταθμό αυτόματης αναμεταβίβασης. Σε περίπτωση αναμεταβίβασης του τηλεγραφήματος προς άλλο σταθμό torn-tape:

1) το συντομευμένο διαχωριστικό σήμα τηλεγραφήματος αναμορφώνεται σε ένα πλήρες σήμα [↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓], με την προσθήκη του απαραίτητου αριθμού επιπλέον χειρισμών ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓], ή

2) το συντομευμένο διαχωριστικό σήμα που έχει απομείνει στην ταινία, αφαιρείται τελείως και προστίθεται ένα νέο, πλήρες διαχωριστικό σήμα, κατά την αναμεταβίβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.6.1 γ).

4.4.10.1.5 Όταν είναι δυνατό, σε torn-tape ή ημιαυτόματους σταθμούς προετοιμάζεται νέα σωστή ταινία πριν από την αναμεταβίβαση του τηλεγραφήματος. Όταν η ταινία είναι δυσανάγνωστη ή ακρωτηριασμένη, ο σταθμός δεν αναμεταβιβάζει το τηλεγράφημα, εκτός αν βεβαιωθεί, ύστερα από επισταμένη εξέταση, ότι δεν θα προκληθεί ανωμαλία στις συσκευές των επόμενων σταθμών αναμεταβίβασης.

4.4.10.1.6 Βεβαίωση λήψης τηλεγραφημάτων. Στην τηλετυπική ανταπόκριση, ο σταθμός που λαμβάνει δεν μεταβιβάζει βεβαίωση λήψης των λαμβανομένων τηλεγραφημάτων, εκτός από την περίπτωση της παραγράφου 4.4.10.1.6.1. Αντί γι' αυτό, εφαρμόζει τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.1.4.1.

4.4.10.1.6.1 Η βεβαίωση λήψης τηλεγραφημάτων κινδύνου (ενδείκτης προτεραιότητας SS - βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.1), πραγματοποιείται από το σταθμό προορισμού AFTN, με την αποστολή υπηρεσιακού τηλεγραφήματος, (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), προς το σταθμό προέλευσης AFTN. Αυτή η βεβαίωση λήψης έχει τη μορφή πλήρους τηλεγραφήματος που απευθύνεται στο σταθμό προέλευσης AFTN και έχει ενδείκτη προτεραιότητας SS και το σχετικό προειδοποιητικό προτεραιότητας (βλέπε παράγραφο 4.4.4.3). Το κείμενο του τηλεγραφήματος αυτού περιλαμβάνει:

1) το διαδικαστικό σήμα R,

2) τον εκδότη του τηλεγραφήματος (βλέπε παράγραφο 4.4.4), για το οποίο γνωρίζεται βεβαίωση λήψης, χωρίς το προειδοποιητικό προτεραιότητας ή πρόσθετες πληροφορίες επικεφαλίδας,

3) το σήμα τέλους κειμένου [↓<Ξ].

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.10.1.6.1:

Επικεφαλίδα (βλέπε παράγραφο 4.4.2.1.1)

<ΞSS→LECBZRZX<Ξ

↑121322↓→EGLLYFYX (προειδοποιητικό προτεραιότητας) <Ξ

R→↑121319↓→LECBZRZX↓<Ξ

Τέλος Τηλεγραφήματος (βλέπε παράγραφο 4.4.6)

4.4.10.1.7 Στις περιπτώσεις που αποδέκτης τηλεγραφήματος πολλαπλής διεύθυνσης ζητεί επανάληψη αυτού, από το σταθμό προέλευσης, ο σταθμός αυτός επαναλαμβάνει το τηλεγράφημα μόνο στον αποδέκτη που το ζήτησε. Στις περιπτώσεις αυτές, το διαδικαστικό σήμα DUPE δεν χρησιμοποιείται.

4.4.11 Ενέργειες τηλετυπικών σταθμών αναμεταβίβασης για ακρωτηριασμένα ή λανθασμένα τηλεγραφήματα

4.4.11.1 Αν σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει, πριν από την αρχή της αναμεταβίβασης τηλεγραφήματος, ότι αυτό έχει παραμορφωθεί ή έχει λαθεμένη σύνταξη σε κάποιο σημείο πριν από το σήμα τέλους τηλεγραφήματος και έχει λόγους να πιστεύει ότι η παραμόρφωση αυτή έγινε πριν το τηλεγράφημα ληφθεί από τον προηγούμενο σταθμό, στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα, (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), στον εκδότη του ακρωτηριασμένου ή λανθασμένου ως προς την σύνταξη τηλεγραφήματος και ζητά την επανάληψή του.

Σημείωση 1.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει το κείμενο ενός συνήθους υπηρεσιακού τηλεγραφήματος, που αφορά την προηγούμενη διαδικασία σχετικά με το ακρωτηριασμένο τηλεγράφημα που έχει στοιχεία εκδότη «141335 CYULACAX"

SVC→QTA→RPT→↑141335↓→CYULACAX↓<Ξ

Σημείωση 2.- Η παραπάνω διαπίστωση ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς αναμεταβίβασης torn-tape.

4.4.11.2 Στις περιπτώσεις εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου 4.4.11.1, ο εκδότης ο οποίος προκύπτει από τον ενδείκτη εκδότη του ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος, αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το ακρωτηριασμένο τηλεγράφημα και συμμορφώνεται με τις προβλέψεις της παραγράφου 4.4.11.3.

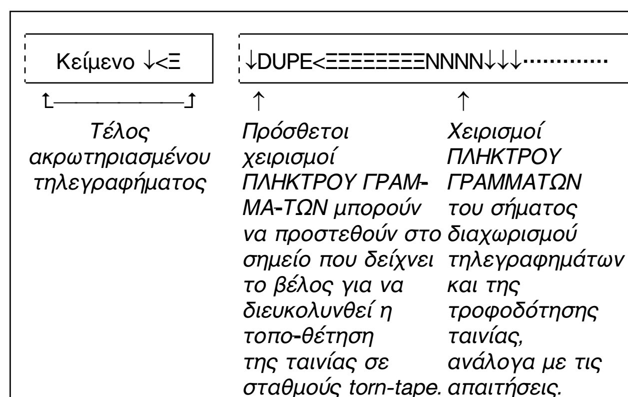
4.4.11.3 Μετά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.11.2, ακολουθείται η παρακάτω διαδικασία αναδιαμόρφωσης του ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος, πριν από τη μεταβίβαση στον ίδιο αποδέκτη ή αποδέκτες, για δεύτερη φορά:

1) πρόσθεση νέας επικεφαλίδας,

2) αφαίρεση του τέλους τηλεγραφήματος, (βλέπε 4.4.6.1),

3) εισαγωγή, στη θέση του τέλους τηλεγραφήματος, του διαδικαστικού σήματος DUPE, με τουλάχιστον ένα χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓] πριν απ' αυτό, ο οποίος ακολουθείται από μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ [<], οκτώ ΑΛΛΑΓΕΣ ΓΡΑΜΜΗΣ [ΞΞΞΞΞΞΞΞ], το σήμα τέλους τηλεγραφήματος [NNNN] και αν απαιτείται, (βλέπε παραγράφους 4.4.6 και 4.4.7), τους χειρισμούς ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓] του σήματος διαχωρισμού τηλεγραφημάτων και της τροφοδότησης ταινίας.

Σημείωση.- Στο Σχήμα 4-3 παρουσιάζεται η εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας.



Σχήμα 4-3. Παράδειγμα εφαρμογής της διαδικασίας 4.4.11.3

4.4.11.4 Αν σταθμός αναμεταβίβασης, πριν αρχίσει την αναμεταβίβαση, διαπιστώσει ότι ένα ή περισσότερα τηλεγραφήματα έχουν παραμορφωθεί σε κάποιο σημείο πριν από το σήμα τέλους του(των) τηλεγραφήματος(τηλεγραφημάτων) και έχει λόγους να πιστεύει ότι ο ακρωτηριασμός έγινε κατά τη διάρκεια ή μετά τη μεταβίβαση του(τους) από τον προηγούμενο σταθμό, στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9) στον προηγούμενο σταθμό, με το οποίο ακυρώνει το(τα) ακρωτηριασμένο(-α) τηλεγράφημα(τηλεγραφήματα) και ζητά την ορθή επανάληψή του(τους).

Σημείωση 1.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν το κείμενο υπηρεσιακών τηλεγραφημάτων, σύμφωνα με την παραπάνω διαδικασία. Στο παράδειγμα 2) η παύλα (-) σημαίνει "από..........μέχρι και".

1) Αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο ακρωτηριασμένο τηλεγράφημα:

SVC→QTA→RPT→ABC↑123↓<Ξ

2) Αναφέρεται σε περισσότερα από ένα ακρωτηριασμένα τηλεγραφήματα

SVC→QTA→RPT→ABC↑123-126↓<Ξ

Σημείωση 2.- Η παραπάνω περίπτωση διαπίστωσης ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς αναμεταβίβασης torn-tape.

4.4.11.5 Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.4.11.4, ο σταθμός που λαμβάνει το υπηρεσιακό τηλεγράφημα αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το τηλεγράφημα που αναφέρεται σ' αυτό. Μετά, αναμεταβιβάζει ορθά το τηλεγράφημα με νέο (ορθό ως προς τη σειρά) αναγνωριστικό εκπομπής (βλέπε παράγραφο 4.4.2.1.1 β)). Αν ο σταθμός αυτός δεν έχει στη διάθεσή του αντίγραφο του αρχικού, ορθού τηλεγραφήματος, ενεργεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.11.1.

4.4.11.6 Αν σταθμός αναμεταβίβασης, πριν αρχίσει την αναμεταβίβαση ληφθέντος τηλεγραφήματος, διαπιστώσει ότι το σήμα τέλους του είναι ακρωτηριασμένο αλλά αναγνωρίζεται, διορθώνει, αν απαιτείται, το ακρωτηριασμένο σήμα τέλους τηλεγραφήματος πριν από την αναμεταβίβαση.

Σημείωση.- Η παραπάνω περίπτωση διαπίστωσης ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς αναμεταβίβασης torn-tape και οι ενέργειες που περιγράφονται είναι απαραίτητες όταν πρόκειται για τηλεγραφήματα που μεταβιβάζονται σε ημιαυτόματους ή αυτόματους σταθμούς.

4.4.11.7 Αν, κατά τη διάρκεια αναμεταβίβασης τηλεγραφήματος, σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι αυτό έχει ακρωτηριασθεί σε σημείο πριν από το σήμα τέλους τηλεγραφήματος και είναι σε θέση να ενεργήσει πριν εκπεμφθεί ορθό σήμα τέλους τηλεγραφήματος, τότε:

1) ακυρώνει τη μεταβίβαση μεταβιβάζοντας την ακολουθία ↓<ΞQTA→QTA↓<Ξ ακολουθούμενη από ένα πλήρες τέλος τηλεγραφήματος (βλέπε παράγραφο 4.4.6),

2) αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το τηλεγράφημα αυτό,

3) ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.11.1 ή 4.4.11.4 ανάλογα με την περίπτωση.

Σημείωση.- Η παραπάνω διαπίστωση ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο από σταθμούς αναμεταβίβασης torn-tape ή ημιαυτόματους σταθμούς που χρησιμοποιούν συνεχή ταινία.

4.4.11.8 Αν, μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης τηλεγραφήματος, κάποιος σταθμός διαπιστώσει ότι τμήμα του κειμένου ή του εκδότη του τηλεγραφήματος ήταν ακρωτηριασμένο ή ελλιπές, μεταβιβάζει σε όλους τους ενδιαφερόμενους αποδέκτες υπηρεσιακό τηλεγράφημα με το ακόλουθο κείμενο, εφ' όσον έχει στη διάθεση του σωστό αντίγραφο του τηλεγραφήματος:

SVC CORRECTION (τον εκδότη του λανθασμένου τηλεγραφήματος)

STOP (ακολουθεί το σωστό κείμενο)

Σημείωση.- Αυτή η διαπίστωση ακρωτηριασμένου ή ελλιπούς τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς torn-tape ή ημιαυτόματους σταθμούς που χρησιμοποιούν συνεχή ταινία.

4.4.11.9 Αν, μετά τη μεταβίβαση του κειμένου τηλεγραφήματος, σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι το σήμα τέλους τηλεγραφήματος είναι εμφανώς ακρωτηριασμένο, εισάγει ένα σωστό σήμα τέλους τηλεγραφήματος.

Σημείωση.- Αυτή η διαπίστωση ακρωτηριασμού ενός τηλεγραφήματος είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς αναμεταβίβασης torn-tape ή ημιαυτόματους σταθμούς που χρησιμοποιούν συνεχή ταινία.

4.4.11.10 Αν, μετά τη μεταβίβαση του κειμένου τηλεγραφήματος, σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι το σήμα τέλους τηλεγραφήματος δεν είναι πλήρες, χωρίς να έχει πρακτικό τρόπο να διαπιστώσει αν η ανωμαλία περιορίζεται μόνο στο σήμα τέλους τηλεγραφήματος ή έχει χαθεί και μέρος του κειμένου, μεταβιβάζει τα εξής:

1) ↓<ΞCHECKΞTEXTΞ

NEW→ENDING→ADDED→

2) το διακριτικό του σταθμού του,

3) ↓<Ξ

4) ένα σωστό τέλος τηλεγραφήματος όπως περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.6.1

Σημείωση 1.- Στην ταινία τηλετύπου, αυτή η μεταβίβαση εμφανίζεται ως εξής:

↓<ΞCHECKΞTEXTΞ

NEW→ENDING→ADDED→LOWWYFYX↑↓<Ξ

ΞΞΞΞΞΞΞNNNN↓↓↓...

Σημείωση 2.- Στο χαρτί τηλετύπου, αυτή η μεταβίβαση εμφανίζεται ως εξής:

CHECK

    TEXT

        NEW ENDING ADDED LOWWYFYX

NNNN

Σημείωση 3.- Η κλιμακωτή εμφάνιση της παραπάνω μεταβίβασης στο χαρτί τηλετύπου καθορίστηκε έτσι για να προσελκύει την άμεση προσοχή του αποδέκτη.

Σημείωση 4.- Ο χειρισμός ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ [↑], περιλαμβάνεται στην παραπάνω μεταβίβαση για να εξασφαλίζεται η σωστή λειτουργία των Συσκευών Καταγραφής Πρώτης Γραμμής, εάν υπάρχουν, όπου η παρουσία του χειρισμού ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ στο τμήμα εκδότη του τηλεγραφήματος χρησιμοποιείται για την αποσύνδεση των συσκευών αυτών και στις περιπτώσεις που το μέρος του τηλεγραφήματος που χάθηκε περιλαμβάνει αυτό το χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΑΡΙΘΜΩΝ.

Σημείωση 5.- Αυτή η περίπτωση διαπίστωσης ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος είναι δυνατόν να αφορά μόνο πλήρως αυτόματους σταθμούς ή σταθμούς που χρησιμοποιούν ημιαυτόματα συστήματα χωρίς συνεχή ταινία.

4.4.11.11 Κατά την εφαρμογή των διαδικασιών της παραγράφου 4.4.11.9 ή 4.4.11.10, οι σταθμοί αναμεταβίβασης πρέπει να βεβαιωθούν ότι οι προσθήκες που προβλέπονται στις παραγράφους αυτές έχουν πραγματοποιηθεί πριν από τη μεταβίβαση του σήματος αρχής επόμενου τηλεγραφήματος.

4.4.11.12 Αν σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι ένα τηλεγράφημα ελήφθη με πλήρως ακρωτηριασμένη γραμμή διευθύνσεων, στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα στον προηγούμενο σταθμό απορρίπτοντας την ακρωτηριασμένη αυτή μεταβίβαση.

4.4.11.12.1 Το κείμενο αυτού του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα QTA,

3) το διαδικαστικό σήμα ADS,

4) το αναγνωριστικό εκπομπής του τηλεγραφήματος που απορρίφθηκε,

5) την ένδειξη CORRUPT,

6) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας.

SVC→QTA→ADS→ABC↑123↓→CORRUPT↓<Ξ

4.4.11.12.2 Ο σταθμός που λαμβάνει τέτοιο υπηρεσιακό τηλεγράφημα, αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το τηλεγράφημα που αναφέρεται σ' αυτό, και το αναμεταβιβάζει με διορθωμένη τη γραμμή της διεύθυνσης και νέο αναγνωριστικό εκπομπής.

4.4.11.13 Αν σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι ένα τηλεγράφημα ελήφθη με μη έγκυρο (δηλαδή μήκος διαφορετικό των οκτώ γραμμάτων), ή άγνωστο ενδείκτη αποδέκτη, αναμεταβιβάζει το τηλεγράφημα στους έγκυρους αποδέκτες για τους οποίους έχει ευθύνη αναμεταβίβασης χρησιμοποιώντας τη διαδικασία της συντομευμένης διεύθυνσης (βλέπε παράγραφο 4.4.8).

4.4.11.13.1 Επιπλέον, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.11.13.3, ο σταθμός στέλνει ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα στον προηγούμενο σταθμό ζητώντας διόρθωση του λάθους. Το κείμενο αυτού του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα ADS,

3) το αναγνωριστικό εκπομπής του τηλεγραφήματος που περιέχει το λάθος,

4) ένα χειρισμό ευθυγράμμισης,

5) την πρώτη γραμμή διευθύνσεως του τηλεγραφήματος, όπως ελήφθη,

6) ένα χειρισμό ευθυγράμμισης,

7) ένα από τα ακόλουθα:

α) για άκυρο ενδείκτη αποδέκτη:

την ένδειξη CHECK,

β) για άγνωστο ενδείκτη αποδέκτη:

την ένδειξη UNKNOWN,

8) τους μη έγκυρους ή άγνωστους ενδείκτες αποδέκτη,

9) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.11.13.1:

α) για μη έγκυρο ενδείκτη αποδέκτη:

SVC→ADS→ABC↑123↓<Ξ

GG→EGLLACAX→EGPKYTYX→CYAAYFYX→CYQXAFX<Ξ

CHECK→CYQXAFX↓<Ξ

β) για άγνωστο ενδείκτη αποδέκτη:

SVC→ADS→ABC↑123↓<Ξ

GG→EGLLACAX→EGEHYTYX→CYAAYFYX→CYQXACAX<Ξ

UNKNOWN→EGEHYTYX↓<Ξ

4.4.11.13.2 Ο σταθμός που λαμβάνει ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα όπως αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.11.13.1, εάν γνωρίζει τον σωστό ενδείκτη αποδέκτη, επαναλαμβάνει το τηλεγράφημα σε αυτόν τον αποδέκτη μόνο, χρησιμοποιώντας τη διαδικασία της συντομευμένης διεύθυνσης, (βλέπε παράγραφο 4.4.8). Εάν ο σωστός ενδείκτης αποδέκτη δεν είναι γνωστός, ενεργεί σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 4.4.11.13.1.

4.4.11.13.3 Κατά την εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.11.13, σε περίπτωση άγνωστου ενδείκτη αποδέκτη και αν ο ενδείκτης εκδότη δεν είναι λανθασμένος, ο σταθμός στέλνει ένα υπηρεσιακό τηλεγράφημα στον εκδότη. Το κείμενο αυτού του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα ADS,

3) τον ενδείκτη εκδότη του λανθασμένου τηλεγραφήματος,

4) ένα χειρισμό ευθυγράμμισης,

5) την πρώτη γραμμή διευθύνσεως του τηλεγραφήματος, όπως ελήφθη,

6) ένα χειρισμό ευθυγράμμισης,

7) την ένδειξη UNKNOWN,

8) τους άγνωστους ενδείκτες αποδέκτη,

9) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας:

SVC→ADS→↑141335↓→CYULACAX<Ξ

GG→EGLLACAX→EGEHYTYX→CYAAYFYX→CYQXACAX<Ξ

UNKNOWN→EGEHYTYX↓<Ξ

4.4.11.13.4 Ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει τέτοιο υπηρεσιακό τηλεγράφημα βρίσκει το σωστό ενδείκτη αποδέκτη και επαναλαμβάνει το τηλεγράφημα προς τον αποδέκτη χρησιμοποιώντας τη διαδικασία της συντομευμένης διεύθυνσης, (βλέπε παράγραφο 4.4.8).

4.4.11.14 Όταν ο πρώτος σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι ένα τηλεγράφημα ελήφθη με ακρωτηριασμένη τη γραμμή του εκδότη ή χωρίς καθόλου εκδότη:

α) σταματά την επεξεργασία του τηλεγραφήματος,

β) στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα προς το σταθμό από τον οποίο ελήφθη το τηλεγράφημα.

4.4.11.14.1 Το κείμενο αυτού του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα QTA,

3) το διαδικαστικό σήμα OGN,

4) το αναγνωριστικό εκπομπής του τηλεγραφήματος που έχει απορριφθεί,

5) την ένδειξη CORRUPT,

6) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας:

SVC→QTA→OGN→ABC↑123↓→CORRUPT↓<Ξ

4.4.11.14.2 Ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα όπως αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.11.14.1, αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το

τηλεγράφημα αυτό και το αναμεταβιβάζει με σωστή γραμμή εκδότη και νέο αναγνωριστικό εκπομπής.

Σημείωση.- Στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.11.14, οι ελάχιστες πληροφορίες που απαιτούνται για την επεξεργασία του εκδότη ενός τηλεγραφήματος AFTN είναι:

1) η ομάδα ημερομηνίας-ώρας, η οποία αποτελείται από έξι αριθμητικούς χαρακτήρες,

2) ο ενδείκτης εκδότη ο οποίος αποτελείται από οκτώ χαρακτήρες γραμμάτων.

4.4.11.15 Όταν ο πρώτος σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι ένα τηλεγράφημα ελήφθη με λανθασμένο ενδείκτη εκδότη:

α) σταματά την περαιτέρω επεξεργασία του τηλεγραφήματος,

β) στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα στο σταθμό από τον οποίο έλαβε το τηλεγράφημα.

4.4.11.15.1 Το κείμενο του υπηρεσιακού τηλεγραφήματος θα περιλαμβάνει:

1) τη σύντμηση SVC,

2) το διαδικαστικό σήμα QTA,

3) το διαδικαστικό σήμα OGN,

4) το αναγνωριστικό εκπομπής του τηλεγραφήματος που έχει απορριφθεί,

5) το ενδεικτικό INCORRECT, και

6) το σήμα τέλους κειμένου.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα τηλεγραφήματος τύπου ITA-2 παρουσιάζει την εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας.

SVC→QTA→OGN→ABC↑123↓→INCORRECT↓<Ξ

4.4.11.15.2 Ο σταθμός ο οποίος λαμβάνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα όπως αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.11.15.1, αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το τηλεγράφημα στο οποίο αναφέρεται το υπηρεσιακό τηλεγράφημα και το αναμεταβιβάζει με σωστό ενδείκτη εκδότη, και, αν αυτό είναι δυνατό, με νέο αναγνωριστικό εκπομπής.

Σημείωση.- Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.11.15, η μικρότερη απαίτηση του κέντρου αναμεταβίβασης του τηλεγραφήματος είναι, όπως ο πρώτος χαρακτήρας του ενδείκτη εκδότη να αποδεικνύει ότι πρόκειται για τον πρώτο χαρακτήρα του ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου από τον οποίο προέρχεται το τηλεγράφημα.

4.4.12 Διόρθωση σφαλμάτων κατά τη διάρκεια προετοιμασίας ταινίας

4.4.12.1 Τηλεγραφήματα για τα οποία προετοιμάζονται ταινίες στο σταθμό κατάθεσής τους, δεν επιτρέπεται να εισάγονται στο AFTN, εφόσον έχουν γνωστά λάθη που δεν έχουν διορθωθεί.

4.4.12.2 Λάθη που έγιναν πριν από το κείμενο τηλεγραφήματος διορθώνονται με καταστροφή της λανθασμένης ταινίας και προετοιμασία νέας.

4.4.12.3 Όπου είναι δυνατό, λάθη στο κείμενο τηλεγραφήματος διορθώνονται με επαναφορά της ταινίας στο λανθασμένο τμήμα του τηλεγραφήματος και σβήσιμο αυτού με χειρισμό ΠΛΗΚΤΡΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ [↓].

4.4.12.4 Όπου η εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.12.3 δεν είναι δυνατή, οι διορθώσεις στο κείμενο γίνονται αμέσως μετά το λάθος, με χειρισμό του σήματος λάθους (→Ε→Ε→Ε→), επανάληψη της τελευταίας σωστής λέξης ή ομάδας και συνέχιση της προετοιμασίας της ταινίας.

4.4.12.5 Σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.12.3 ή 4.4.12.4, επειδή το λάθος στο κείμενο έγινε αντιληπτό αργότερα κατά τη διαδικασία προετοιμασίας της ταινίας, (αλλά πριν από την προσθήκη του σήματος τέλους τηλεγραφήματος), ο σταθμός εφαρμόζει τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.5.5

4.4.12.6 Το τέλος τηλεγραφήματος εκτυπώνεται στην ταινία χωρίς λάθη.

4.4.13 Διόρθωση σφαλμάτων κατά τη διάρκεια έκδοσης τηλεγραφήματος

το οποίο μεταβιβάζεται μέσω του AFTN τη στιγμή της προετοιμασίας

4.4.13.1 Τηλεγραφήματα που μεταβιβάζονται απ' ευθείας στο AFTN, κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας τους, δεν τελειώνουν με το σήμα τέλους τηλεγραφήματος αν περιέχουν γνωστά λάθη που δεν έχουν διορθωθεί.

4.4.13.2 Στην περίπτωση αυτή, όταν γίνεται λάθος σε οποιοδήποτε μέρος του τηλεγραφήματος πριν από το κείμενο, το ημιτελές τηλεγράφημα ακυρώνεται, μεταβιβάζοντας τη σειρά ↓<ΞQTA→QTA↓<Ξ, η οποία ακολουθείται από πλήρες τέλος τηλεγραφήματος (βλέπε παράγραφο 4.4.6).

4.4.13.3 Λάθη που γίνονται στο κείμενο και επισημαίνονται αμέσως, διορθώνονται με χειρισμό του σήματος λάθους [→Ε→Ε→Ε→], μεταβίβαση της τελευταίας σωστής λέξης ή ομάδας και συνέχιση με το υπόλοιπο τηλεγράφημα.

4.4.13.4 Σε περιπτώσεις λαθών στο κείμενο, τα οποία έγιναν αντιληπτά αργότερα και ενώ συνεχίζεται η διαδικασία έκδοσης του τηλεγραφήματος, ο σταθμός εφαρμόζει τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.5.5.

4.4.13.5 Εάν, κατά τη διάρκεια παραγωγής του κειμένου, προκύψει προφανής ανάγκη ακύρωσης του τηλεγραφήματος, ο σταθμός ενεργεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.13.2.

4.4.14 Σύστημα προκαθορισμένης διανομής τηλεγραφημάτων AFTN

4.4.14.1 Όταν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Υπηρεσιών να γίνεται χρήση συστήματος προκαθορισμένης διανομής τηλεγραφημάτων AFTN, τότε χρησιμοποιείται το σύστημα που περιγράφεται στη συνέχεια.

4.4.14.2 Ο Ενδείκτης Αποδέκτη Προκαθορισμένης Διανομής (Predetermined Distribution Addressee Indicator - PDAI), συγκροτείται ως εξής:

α) Πρώτο και δεύτερο γράμμα:

Τα δύο πρώτα γράμματα του Ενδείκτη Τοπωνυμίας του κέντρου επικοινωνιών του Κράτους, το οποίο έχει συμφωνήσει να υλοποιήσει το σύστημα και λαμβάνει τηλεγραφήματα από κύκλωμα για το οποίο έχει υπευθυνότητα προκαθορισμένης όδευσης.

β) Τρίτο και τέταρτο γράμμα:

Τα γράμματα "ZZ", τα οποία δηλώνουν απαίτηση για ειδική διανομή.

γ) Πέμπτο, έκτο και έβδομο γράμμα:

1) Το πέμπτο, έκτο και έβδομο γράμμα, τα οποία λαμβάνονται από τη σειρά γραμμάτων A έως Z και δηλώνουν τον πίνακα (πίνακες), εθνικής και/ή διεθνούς διανομής, που πρέπει να χρησιμοποιήσει το κέντρο AFTN λήψης.

2) Τα "N" και "S" σαν πέμπτο γράμμα χρησιμοποιούνται για τα NOTAM και SNOWTAM αντίστοιχα (βλέπε Προσάρτημα 4 στο Παράρτημα 15 της Σύμβασης).

δ) Όγδοο γράμμα:

Το συμπληρωματικό γράμμα "X" ή ένα άλλο γράμμα από τη σειρά Α έως Ζ για περαιτέρω προσδιορισμό των πινάκων εθνικής και/ή διεθνούς διανομής που πρέπει να χρησιμοποιήσει το κέντρο AFTN λήψης.

Σημείωση 1.- Συνδυασμοί γραμμάτων με ZC και CZ δεν χρησιμοποιούνται για να αποφεύγεται σύγχυση με το σήμα έναρξης τηλεγραφήματος AFTN.

Σημείωση 2.- Συνδυασμοί γραμμάτων με NN δεν χρησιμοποιούνται για να αποφεύγεται σύγχυση με το σήμα τέλους τηλεγραφήματος AFTN.

4.4.14.3 Οι Ενδείκτες PDAI, πρέπει να χρησιμοποιούνται όσο είναι δυνατό σε τηλεγραφήματα AFTN τα οποία ανταλλάσσονται μεταξύ Κρατών που έχουν συμφωνήσει να χρησιμοποιούν το σύστημα προκαθορισμένης διανομής.

4.4.14.4 Τηλεγραφήματα AFTN που φέρουν Ενδείκτες PDAI, οι οποίοι έχουν εκχωρηθεί από το Κράτος που λαμβάνει το τηλεγράφημα, οδεύονται στους αποδέκτες που περιλαμβάνονται στο σχετικό πίνακα Ενδεικτών Αποδέκτη που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.14.5.

4.4.14.5 Τα Κράτη γνωστοποιούν τον πίνακα των επιλεγμένων Ενδεικτών PDAI μαζί με τους αντίστοιχους πίνακες Ενδεικτών Αποδέκτη προς:

α) τα Κράτη από τα οποία λαμβάνουν τηλεγραφήματα AFTN για προκαθορισμένη διανομή, ώστε να εξασφαλίζουν σωστή όδευση, και

β) τα Κράτη τα οποία εκδίδουν τηλεγραφήματα AFTN για προκαθορισμένη διανομή ώστε να διευκολύνουν την αντιμετώπιση αιτήσεων επανάληψης και να βοηθήσουν τους εκδότες στη σωστή χρήση των Ενδεικτών PDAI.

4.4.14.5.1 Ο πίνακας Ενδεικτών Αποδέκτη που αντιστοιχεί σε έναν Ενδείκτη PDAI περιλαμβάνει είτε:

α) Ενδείκτες Αποδέκτη για εθνική διανομή, ή

β) Ενδείκτες Αποδέκτη για διεθνή διανομή, ή

γ) Ενδείκτες PDAI για διεθνή διανομή, ή

δ) Συνδυασμούς των α), β), και γ).

4.4.15 Τύπος τηλεγραφήματος - Διεθνές Αλφάβητο No. 5 (IA-5)

Όταν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Υπηρεσιών για χρήση του Διεθνούς Αλφαβήτου No. 5 (IA-5), χρησιμοποιείται ο τύπος τηλεγραφήματος που καθορίζεται στις παραγράφους 4.4.15 έως και 4.4.15.3. Οι Φορείς που χρησιμοποιούν τον κώδικα IA-5 είναι υπεύθυνοι για την εξασφάλιση ομαλής συνεργασίας με γειτονικούς σταθμούς του AFTN που χρησιμοποιούν τον Κώδικα ITA-2 και τον τύπο τηλεγραφήματος που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.2.

Όλα τα τηλεγραφήματα, εκτός από εκείνα που αναφέρονται στις παραγράφους 4.4.1.8 και 4.4.9.3 περιλαμβάνουν τα συνθετικά μέρη που καθορίζονται στις παραγράφους 4.4.15.1 έως και 4.4.15.6.

Σημείωση 1.- Στο Σχήμα 4-4. απεικονίζεται ο τύπος τηλεγραφήματος IA-5.

Σημείωση 2.- Στα πρότυπα που ακολουθούν και αφορούν τον τύπο τηλεγραφήματος, τα ακόλουθα σύμβολα αναφέρονται σε ειδικούς χειρισμούς που αντιστοιχούν σε ορισμένα σήματα του κώδικα IA-5, (βλέπε Παράρτημα 10 της Σύμβασης, Τόμος III, Μέρος I, παράγραφος 8.6.1 και Πίνακες 8-2. και 8-3).

Σύμβολο	*Έννοια*	
<	ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ	(θέση χαρακτήρα 0/13)
Ξ	ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ	(θέση χαρακτήρα 0/10)
→	ΔΙΑΣΤΗΜΑ	(θέση χαρακτήρα 2/0)

4.4.15.1 Επικεφαλίδα

4.4.15.1.1 Η επικεφαλίδα αποτελείται από:

α) την αρχή επικεφαλίδας (start-of-heading - SOH), (χαρακτήρας 0/1),

β) το αναγνωριστικό εκπομπής το οποίο αποτελείται από:

1) το αναγνωριστικό κυκλώματος ή σύνδεσης,

2) το CSN,

γ) πρόσθετες υπηρεσιακές πληροφορίες, (αν απαιτούνται), αποτελούμενες από:

1) ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ.

2) όχι περισσότερους από 10 χαρακτήρες.

4.4.15.1.1.1 Προκειμένου για κυκλώματα ή συνδέσεις από σημείο προς ένα σημείο (point-to-point), το αναγνωριστικό αποτελείται από τρία γράμματα που επιλέγει και εκχωρεί ο σταθμός που εκπέμπει. Το πρώτο γράμμα προσδιορίζει τον σταθμό που εκπέμπει, το δεύτερο τον σταθμό που λαμβάνει και το τρίτο τον δίαυλο. Όπου υπάρχει ένας μόνο δίαυλος εκχωρείται το γράμμα A. Όπου υπάρχουν περισσότεροι από ένας δίαυλοι μεταξύ σταθμών, αυτοί προσδιορίζονται με τα γράμματα A,B,C, κ.λπ. αντίστοιχα. Προκειμένου για διαύλους πολλαπλών σημείων (multipoint channels), το αναγνωριστικό αποτελείται από τρία γράμματα που επιλέγει και εκχωρεί ο σταθμός ελέγχου του κυκλώματος ή ο κύριος σταθμός.

4.4.15.1.1.2 Με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.15.1.1.3, οι τηλεπικοινωνιακοί σταθμοί εκχωρούν διαδοχικούς τριψήφιους CSN από 001 μέχρι 000 (ο αριθμός 000 αντιπροσωπεύει τον αριθμό 1000), σε όλα τα τηλεγραφήματα που μεταβιβάζονται απ' ευθείας από ένα σταθμό σε άλλο. Για κάθε δίαυλο εκχωρείται ιδιαίτερη σειρά αριθμών. Κάθε νέα σειρά αρχίζει, καθημερινά, από την ώρα 0000.

4.4.15.1.1.3 Ο CSN είναι δυνατό να επεκταθεί, μετά από συμφωνία μεταξύ των Αρχών που έχουν την ευθύνη λειτουργίας του κυκλώματος, προκειμένου να αποκλεισθεί η επανάληψη των ίδιων αριθμών μέσα στο ίδιο 24ωρο.

4.4.15.1.1.4 Το αναγνωριστικό εκπομπής μεταβιβάζεται μέσω του κυκλώματος με την ακόλουθη σειρά:

α) αναγνωριστικό γράμμα του σταθμού εκπομπής,

β) αναγνωριστικό γράμμα του σταθμού λήψης,

γ) αναγνωριστικό γράμμα διαύλου,

δ) CSN.

4.4.15.1.1.5 Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των Αρχών που έχουν την ευθύνη λειτουργίας του κυκλώματος, επιτρέπεται να εισαχθούν, μετά το αναγνωριστικό εκπομπής, πρόσθετες υπηρεσιακές πληροφορίες. Οι πρόσθετες αυτές πληροφορίες εισάγονται μετά από το τελευταίο ψηφίο του CSN του τηλεγραφήματος, αφού προηγηθεί ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ [→], δεν υπερβαίνουν τους δέκα χαρακτήρες και δεν περιλαμβάνουν χειρισμούς ευθυγράμμισης. Όταν δεν υπάρχουν τέτοιες πρόσθετες υπηρεσιακές πληροφορίες, τα στοιχεία της παραγράφου 4.4.15.1.1.4 ακολουθούνται αμέσως από τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 4.4.15.2.

4.4.15.2 Διεύθυνση

4.4.15.2.1 Η διεύθυνση θα περιλαμβάνει:

α) το χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ],

β) τον ενδείκτη προτεραιότητας,

γ) τον ενδείκτη(ες) αποδέκτη,

δ) το χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ].

4.4.15.2.1.1 Ο ενδείκτης προτεραιότητας αποτελείται από την κατάλληλη ομάδα δύο γραμμάτων που εκχωρείται από τον εκδότη σύμφωνα με τα ακόλουθα:

Ενδείκτης Προτεραιότητας	*Κατηγορία Τηλεγραφήματος*
SS	τηλεγραφήματα κινδύνου
DD	τηλεγραφήματα επείγουσας ανάγκης (*βλ.*4.4.1.1.2)
FF	τηλεγραφήματα ασφάλειας πτήσεων (*βλ.*4.4.1.1.3)
GG	μετεωρολογικά τηλεγραφήματα (*βλ.*4.4.1.1.4)
GG	τηλεγραφήματα κανονικότητας πτήσεων (*βλ.*4.4.1.1.5)
GG	τηλεγραφήματα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (*βλ.*4.4.1.1.6)
KK	αεροναυτικά τηλεγραφήματα διοικητικής φύσης (*βλ.*4.4.1.1.7)
ο κατάλληλος	υπηρεσιακά τηλεγραφήματα (*βλ.*4.4.1.1.9)

4.4.15.2.1.2 Η σειρά προτεραιότητας είναι ίδια με εκείνη που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.1.2.

4.4.15.2.1.3 Ο ενδείκτης αποδέκτη έπεται ενός ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ, εκτός εάν πρόκειται για τον πρώτο ενδείκτη αποδέκτη της δεύτερης ή τρίτης γραμμής της διεύθυνσης, και αποτελείται από:

α) τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου προορισμού του τηλεγραφήματος, ο οποίος αποτελείται από τέσσερα γράμματα,

β) το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του οργανισμού ή υπηρεσίας (αεροναυτική αρχή, υπηρεσία ή αερομεταφορέας), στην οποία απευθύνεται το τηλεγράφημα,

γ) ένα συμπληρωματικό γράμμα που προσδιορίζει μία συγκεκριμένη μονάδα ή λειτουργία εντός του οργανισμού ή της υπηρεσίας του αποδέκτη. Στην περίπτωση που δεν απαιτείται ο συγκεκριμένος αυτός προσδιορισμός, για τη συμπλήρωση της διεύθυνσης χρησιμοποιείται το γράμμα X.

4.4.15.2.1.3.1 Σε περιπτώσεις που ένα τηλεγράφημα απευθύνεται σε οργανισμό στον οποίο δεν έχει εκχωρηθεί προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO του τύπου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.15.2.1.3, ο ενδείκτης αποδέκτη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου προορισμού ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YYY (ή YXY προκειμένου για στρατιωτική υπηρεσία ή οργανισμό) και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το όνομα του οργανισμού (ή της στρατιωτικής υπηρεσίας) περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

Σχήμα 4-4. Τύπος Τηλεγραφήματος Διεθνούς Αλφαβήτου No.5 (IA-5)
(Στο Σχήμα 4-4. απεικονίζεται ο τηλετυπικός τύπος τηλεγραφήματος που περιγράφεται στην παράγραφο 4.4.15)

ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΛ/ΤΟΣ		ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗΣ		ΤΗΛ/ΚΟΙ ΧΑΡ/ΕΣ
ΕΠΙΚΕΦΑΛΙΔΑ	ΓΡΑΜΜΗ ΕΠΙΚ/ΔΑΣ (βλέπε 4.4.15.11)	Χαρακτήρας Αρχής Επικεφαλίδας	Ένας χαρακτήρας (0/1)		SOH
		Αναγνωριστικό Εκπομπής	α) Αναγνωριστικό γράμμα τερματικού εκπομπής β) Αναγνωριστικό γράμμα τερματικού λήψης γ) Αναγνωριστικό γράμμα διαύλου δ) CSN	Παράδειγμα NRA062	......
		Πρόσθετες Υπηρεσιακές Πληροφορίες (αν απαιτείται)	α) Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ β) Όχι περισσότερο από το υπόλοιπο της γραμμής	Παράδειγμα 270930	→
	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (βλέπε 4.4.15.2.1)	Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		<≡
		Ενδείκτης Προτεραιότητας	Η αντίστοιχη ομάδα 2 γραμμάτων		..
		Ενδείκτης (ες) Αποδέκτη	Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ Ομάδα 8 γραμμάτων Παράδειγμα: →**EGLLZRZX**→**EGLLYKYX**→**EGLLACAD**	Δίνεται σειριακά για κάθε αποδέκτη	
		Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		<≡
	ΕΚΔΟΤΗΣ (βλέπε 4.4.15.2.2)	Χρόνος Κατάθεσης	Η εξαψήφια ομάδα ημερομηνίας/ώρας που δηλώνει το χρόνο κατάθεσης του τηλεγραφήματος		......
		Ενδείκτης Εκδότη	α) Ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ β) Ομάδα 8 γραμμάτων που δηλώνει τον εκδότη του τηλ/τος		→........
		Προειδοποιητικό Προτεραιότητας (χρησιμοποιείται μόνο σε τηλετυπική ανταπόκριση για τηλεγραφήματα κινδύνου)	Πέντε χαρακτήρες (0/7) (BEL)		
		Προαιρετικές Πληροφορίες Επικεφαλίδας	Επιπλέον δεδομένα που δεν πρέπει να ξεπερνούν το υπόλοιπο της γραμμής (βλέπε παρ. 4.4.15.2.2.6)		
		Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μια ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, Μια ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		<≡
		Χαρακτήρας Αρχής Κειμένου	Ένας χαρακτήρας (0/2)		STX
ΚΕΙΜΕΝΟ (βλέπε 4.4.15.3)		Αρχή Κειμένου	Ειδικός χαρακτηρισμός του αποδέκτη (ων) (αν απαιτείται), που ακολουθείται από -μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (αν είναι απαραίτητη) -την Αγγλική λέξη FROM (αν απαιτείται) (βλ. παρ. 4.4.15.3.5) -ειδικός χαρακτηρισμός του εκδότη, (αν απαιτείται) -την Αγγλική λέξη STOP που ακολουθείται από μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ (αν απαιτείται), (βλ. παρ. 4.4.15.3.5) *και/ή* -στοιχεία αναφοράς που θέτει ο εκδότης (*αν υπάρχουν*).		
		Κείμενο Τηλεγραφήματος	Το κείμενο τηλεγραφήματος με μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ και μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ στο τέλος κάθε εκτυπούμενης γραμμής κειμένου, εκτός από την τελευταία, (βλ. παρ. 4.4.15.3.6)		
		Επιβεβαίωση (αν απαιτείται)	α) Μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ β) Η σύντμηση CFM, ακολουθούμενη από το τμήμα του κειμένου που επιβεβαιώνεται		
		Διόρθωση (αν απαιτείται)	α) Μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ β) Η σύντμηση COR, ακολουθούμενη από τη διόρθωση του λάθους που έγινε στο κείμενο που προηγήθηκε.		
ΤΕΛΟΣ (βλέπε 4.4.15.3.12.1)		Χειρισμός Ευθυγράμμισης	Μία ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΦΟΡΕΙΟΥ, μία ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		<≡
		Τροφοδότηση Σελίδας	Ένας χαρακτήρας (0/11)		VT
		Χαρακτήρας Τέλους Κειμένου	Ένας χαρακτήρας (0/3)		ETX

4.4.15.2.1.3.2 Σε περιπτώσεις που ένα τηλεγράφημα απευθύνεται σε αεροσκάφος σε πτήση και είναι αναγκαίο να διεκπεραιωθεί από το AFTN για τμήμα της διαδρομής του πριν αναμεταβιβασθεί από την Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία, ο ενδείκτης αποδέκτη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού που είναι υπεύθυνος για την αναμεταβίβαση του τηλεγραφήματος στο αεροσκάφος, ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.15.2.1.4 Η πλήρης διεύθυνση του τηλεγραφήματος περιορίζεται σε τρεις γραμμές του τηλετυπικού χαρτιού και, εκτός από την περίπτωση της παραγράφου 4.4.16, χρησιμοποιείται ξεχωριστός ενδείκτης αποδέκτη, για κάθε αποδέκτη της ίδιας ή διαφορετικών τοποθεσιών.

4.4.15.2.1.5 Η συμπλήρωση της ομάδας(ή ομάδων) ενδεικτών αποδέκτη στο πεδίο της διεύθυνσης ενός τηλεγραφήματος, ακολουθείται από το χειρισμό ευθυγράμμισης.

4.4.15.2.1.6 Στις περιπτώσεις που τηλεγράφημα που έχει κατατεθεί για μεταβίβαση σε μορφή έντυπης σελίδας και περιέχει περισσότερους ενδείκτες αποδέκτη από όσους είναι δυνατό να περιληφθούν σε τρεις γραμμές τηλετυπικού χαρτιού, το τηλεγράφημα αυτό μετατρέπεται, πριν από την μεταβίβασή του, σε δύο ή περισσότερα τηλεγραφήματα, καθένα από τα οποία διαμορφώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.4.15.2.1.5. Κατά τη μετατροπή αυτή, οι ενδείκτες αποδέκτη ομαδοποιούνται με τέτοιο τρόπο, ώστε να χρειάζεται ο ελάχιστος αριθμός αναμεταβιβάσεων από τα επόμενα κέντρα επικοινωνιών.

4.4.15.2.2 Εκδότης

Ο εκδότης περιλαμβάνει:

α) το χρόνο κατάθεσης του τηλεγραφήματος,

β) τον ενδείκτη εκδότη,

γ) το προειδοποιητικό προτεραιότητας (εάν απαιτείται),

δ) προαιρετικές πληροφορίες επικεφαλίδας,

ε) το χειρισμό ευθυγράμμισης, [<Ξ]

στ) το χαρακτήρα έναρξης κειμένου του τηλεγραφήματος, (χαρακτήρας 0/2) (STX).

4.4.15.2.2.1 Ο χρόνος κατάθεσης αποτελείται από την εξαψήφια ομάδα ημερομηνίας/ώρας ή οποία δείχνει την ημερομηνία και ώρα κατάθεσης του τηλεγραφήματος που πρόκειται να μεταβιβασθεί (βλέπε παράγραφο 3.4.2).

4.4.15.2.2.2 Ο ενδείκτης εκδότη έπεται ενός ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ και αποτελείται από:

α) τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου έκδοσης του τηλεγραφήματος, ο οποίος αποτελείται από τέσσερα γράμματα,

β) το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του οργανισμού ή υπηρεσίας (αεροναυτική αρχή, υπηρεσία ή αερομεταφορέας), από τον οποίο εκδόθηκε το τηλεγράφημα,

γ) ένα συμπληρωματικό γράμμα που προσδιορίζει μία συγκεκριμένη μονάδα ή λειτουργία εντός του οργανισμού ή της υπηρεσίας του εκδότη. Στην περίπτωση που δεν απαιτείται ο συγκεκριμένος αυτός προσδιορισμός, για τη συμπλήρωση της διεύθυνσης χρησιμοποιείται το γράμμα X.

4.4.15.2.2.3 Σε περιπτώσεις έκδοσης τηλεγραφήματος από οργανισμό στον οποίο δεν έχει εκχωρηθεί προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO, του τύπου που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.15.2.2.2, ο ενδείκτης εκδότη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του τόπου έκδοσης του τηλεγραφήματος ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων YYY του ICAO (ή YXY προκειμένου για στρατιωτική υπηρεσία ή οργανισμό) και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το όνομα του οργανισμού (ή της στρατιωτικής υπηρεσίας) περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.15.2.2.3.1 Τηλεγραφήματα τα οποία αναμεταβιβάζονται μέσω του AFTN και τα οποία προέρχονται από άλλο δίκτυο, πρέπει να χρησιμοποιούν έναν έγκυρο ενδείκτη εκδότη, ο οποίος έχει συμφωνηθεί για χρήση από την υπηρεσία αναμεταβίβασης ή πύλη(gateway), που συνδέει το AFTN με το εξωτερικό δίκτυο.

4.4.15.2.2.4 Σε περιπτώσεις που τηλεγράφημα που εκδόθηκε από αεροσκάφος σε πτήση είναι αναγκαίο να διεκπεραιωθεί από το δίκτυο AFTN για τμήμα της διαδρομής του, ο ενδείκτης εκδότη αποτελείται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού που είναι υπεύθυνος για τη μεταβίβαση του τηλεγραφήματος στο AFTN, ακολουθούμενο από το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO ZZZ και το συμπληρωματικό γράμμα X. Στην περίπτωση αυτή, το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.15.2.2.5 Το προειδοποιητικό προτεραιότητας χρησιμοποιείται μόνο στα τηλεγραφήματα κινδύνου και αποτελείται από πέντε (5), συνεχόμενους χαρακτήρες BEL (0/7).

Σημείωση.- Η χρήση του προειδοποιητικού προτεραιότητας θέτει σε λειτουργία το κουδούνι, ("προσοχή"), στο λαμβάνοντα τηλετυπικό σταθμό που δεν είναι πλήρως αυτόματος, με το οποίο διεγείρεται το προσωπικό εποπτείας των κέντρων αναμεταβίβασης ή των χειριστών των υποσταθμών, προκειμένου να δοθεί άμεση προσοχή στο λαμβανόμενο τηλεγράφημα. Στους πλήρως αυτόματους σταθμούς προβλέπεται ανάλογο σύστημα συναγερμού με τη λήψη του ενδείκτη προτεραιότητας SS.

4.4.15.2.2.6 Επιτρέπεται η προσθήκη προαιρετικών πληροφοριών στη γραμμή εκδότη ενός τηλεγραφήματος, με την προϋπόθεση ότι δεν ξεπερνούν τους 69 χαρακτήρες συνολικά και ότι υπάρχει σχετική συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων Φορέων.

4.4.15.2.2.6.1 Η παρουσία του προαιρετικού πεδίου πληροφοριών δηλώνεται από ένα ΔΙΑΣΤΗΜΑ στην αρχή και ένα χειρισμό ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ στο τέλος του πεδίου.

4.4.15.2.2.6.2 Όταν χρειάζεται να ανταλλαγούν πρόσθετες πληροφορίες διευθυνσιοδότησης μεταξύ των διευθύνσεων εκδότη και προορισμού του τηλεγραφήματος, οι πληροφορίες, αυτές μεταβιβάζονται στο προαιρετικό πεδίο πληροφοριών (optional data field- ODF) ως εξής:

α) οι χαρακτήρες αριθμητικό ένα και τελεία (1.), ως ένδειξη έναρξης του παραμετρικού κώδικα για αυτές τις πρόσθετες πληροφορίες,

β) τρεις χαρακτήρες μορφοποίησης, ακολουθούμενοι

από το σύμβολο ίσον (=) και την καθορισμένη διεύθυνση ICAO, η οποία αποτελείται από 8 χαρακτήρες, και

γ) ο χαρακτήρας παύλα (-) για να δηλώσει το τέλος του πρόσθετου πεδίου παραμέτρων διεύθυνσης.

4.4.15.2.2.6.2.1 Όταν σε υπηρεσιακά τηλεγραφήματα ή σε τηλεγραφήματα που ζητούν επεξηγήσεις ή πληροφορίες, η διεύθυνση που χρησιμοποιείται είναι διαφορετική από αυτή του ενδείκτη εκδότη, χρησιμοποιείται η μορφοποίηση SVC.

4.4.15.2.2.7 Η γραμμή εκδότη τελειώνει με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ] και το χαρακτήρα αρχής κειμένου (STX) (0/2).

4.4.15.3 Κείμενο

4.4.15.3.1 Το κείμενο των τηλεγραφημάτων συντάσσεται σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.2 και αποτελείται από όλες τα δεδομένα που περιέχονται μεταξύ της αρχής και του τέλους κειμένου (STX και ETX).

Σημείωση.- Όταν το κείμενο τηλεγραφημάτων δεν χρειάζεται μετατροπή στον κώδικα και τύπο ITA-2 και δεν είναι αντίθετο με τους τύπους τηλεγραφημάτων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο του στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), οι εμπλεκόμενοι Φορείς μπορούν να κάνουν πλήρη χρήση των χαρακτήρων που περιλαμβάνει το Διεθνές Αλφάβητο Νο.5 (IA-5).

4.4.15.3.2 Όταν χρησιμοποιούνται από τον εκδότη στοιχεία αναφοράς όπως αριθμός πρωτοκόλλου, σχετικά έγγραφα κλπ., αυτά αναγράφονται στην αρχή του κειμένου, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 4.4.15.3.3 και 4.4.15.3.4.

4.4.15.3.3 Σε περίπτωση που το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YXY, YYY ή ZZZ αποτελεί το δεύτερο συνθετικό του ενδείκτη αποδέκτη, (βλέπε παραγράφους 4.4.15.2.1.3.1 και 4.4.15.2.1.3.2), με συνέπεια να είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί στο κείμενο ο συγκεκριμένος αποδέκτης του τηλεγραφήματος, τότε, αυτός ο προσδιορισμός αναφέρεται πριν από τα στοιχεία αναφοράς που θέτει ο εκδότης (εάν υπάρχουν), και αποτελεί έτσι το πρώτο στοιχείο του κειμένου.

4.4.15.3.4 Σε περίπτωση που το προσδιοριστικό τριών γραμμάτων του ICAO YXY, YYY ή ZZZ αποτελεί το δεύτερο συνθετικό του ενδείκτη εκδότη (βλέπε παραγράφους 4.4.15.2.2.3 και 4.4.15.2.2.4), με συνέπεια να είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί στο κείμενο το όνομα του οργανισμού (ή στρατιωτικής υπηρεσίας) ή του αεροσκάφους από το οποίο εκδόθηκε το τηλεγράφημα, ο προσδιορισμός αυτός περιλαμβάνεται ως πρώτο στοιχείο του κειμένου του τηλεγραφήματος.

4.4.15.3.5 Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 4.4.15.3.3 και 4.4.15.3.4 σε τηλεγραφήματα στα οποία τα προσδιοριστικά τριών γραμμάτων YXY, YYY, ZZZ του ICAO αναφέρονται σε δύο ή περισσότερους οργανισμούς (ή στρατιωτικές υπηρεσίες), η σειρά προσδιορισμού μέσα στο κείμενο πρέπει να αντιστοιχεί στη σειρά με την οποία αναφέρονται οι σχετικοί ενδείκτες στη διεύθυνση και τον ενδείκτη εκδότη του τηλεγραφήματος. Στην περίπτωση αυτή, κάθε προσδιορισμός αποδέκτη ακολουθείται από ένα χειρισμό ευθυγράμμισης. Η ονομασία του οργανισμού (YYY, YXY ή ZZZ), που έχει εκδώσει το τηλεγράφημα ακολουθεί τη λέξη "FROM". Μεταξύ του προσδιορισμού αυτού και του υπόλοιπου κειμένου περιλαμβάνεται η λέξη "STOP" ακολουθούμενη από ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ]

4.4.15.3.6 Στο τέλος κάθε γραμμής του κειμένου μεταβιβάζεται ένας χειρισμός ευθυγράμμισης [<Ξ]. Όταν, στην τηλετυπική ανταπόκριση, απαιτείται επιβεβαίωση μέρους του κειμένου ενός τηλεγραφήματος, αυτή γίνεται στο τέλος του κειμένου, από το οποίο διαχωρίζεται με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ], ο οποίος ακολουθείται από τη σύντμηση CFM και τμήμα του κειμένου που επιβεβαιώνεται.

4.4.15.3.7 Όπου η προετοιμασία των τηλεγραφημάτων γίνεται εκτός γραμμής, δηλαδή με προετοιμασία χαρτοταινίας, τα λάθη στο κείμενο διορθώνονται με επαναφορά της ταινίας και αντικατάσταση του λανθασμένου χαρακτήρα με τον χαρακτήρα DEL (7/15).

4.4.15.3.8 Οι διορθώσεις σφαλμάτων σε κείμενο τηλεγραφήματος που μεταβιβάζεται απευθείας (on-line) πραγματοποιούνται με τη μεταβίβαση του σήματος λάθους →Ε→Ε→Ε→ αμέσως μετά τη λανθασμένη λέξη, και επανάληψη της τελευταίας σωστής λέξης (ή ομάδας).

4.4.15.3.9 Όταν η ύπαρξη ενός σφάλματος στο κείμενο δεν γίνει αμέσως αντιληπτή, η διόρθωση διαχωρίζεται από την τελευταία ομάδα του κειμένου ή της επιβεβαίωσης, εάν υπάρχει, με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ]. Ο χειρισμός αυτός ακολουθείται από τη σύντμηση COR και τη διόρθωση.

4.4.15.3.10 Οι σταθμοί προβαίνουν σε όλες τις ενδεδειγμένες διορθώσεις των τηλεγραφημάτων πριν από την τοπική διεκπεραίωσή τους ή προώθησή τους σε δίκτυα στα οποία η ανταπόκριση γίνεται χειροκίνητα.

4.4.15.3.11 Το μήκος του κειμένου των τηλεγραφημάτων που εισάγονται στο δίκτυο από σταθμούς έκδοσης AFTN δεν υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες. Τηλεγραφήματα AFTN που υπερβαίνουν τους 1800 χαρακτήρες διαμορφώνονται και εισάγονται ως ξεχωριστά τηλεγραφήματα. Στο Προσάρτημα Β της παρούσας, παρέχεται καθοδηγητικό υλικό σχετικά με τον τρόπο δημιουργίας ξεχωριστών τηλεγραφημάτων από ένα τηλεγράφημα μεγάλου μήκους. Όταν τα τηλεγραφήματα ή δεδομένα μεταβιβάζονται μόνο μέσω κυκλωμάτων μεσαίων ή υψηλών ταχυτήτων, το κείμενο των τηλεγραφημάτων μπορεί να υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες, εφ' όσον δεν μειώνονται τα χαρακτηριστικά απόδοσης του δικτύου ή της σύνδεσης και υπάρχει γι' αυτό συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Φορέων.

Σημείωση.- Στην καταμέτρηση των χαρακτήρων περιλαμβάνονται όλοι οι χαρακτήρες του κειμένου, εκτυπούμενοι και μη, από το σήμα αρχής κειμένου, το οποίο δεν υπολογίζεται, μέχρι τον πρώτο χειρισμό ευθυγράμμισης του τέλους τηλεγραφήματος, ο οποίος επίσης δεν υπολογίζεται.

4.4.15.3.12 Τέλος Τηλεγραφήματος

4.4.15.3.12.1 Το τέλος τηλεγραφήματος περιλαμβάνει τα παρακάτω, με τη σειρά που αναφέρονται:

α) ένα χειρισμό ευθυγράμμισης [<Ξ], μετά την τελευταία γραμμή του κειμένου,

β) το χαρακτήρα τροφοδότησης σελίδας 0/11 (VT),

γ) το χαρακτήρα τέλους κειμένου 0/3 (ETX).

4.4.15.3.12.1.1 Οι τερματικές τηλετυπικές συσκευές του σταθμού (σελιδογραφικά), που λειτουργούν με βάση το Διεθνές Αλφάβητο Νο. 5 (IA-5), πρέπει να έχουν τη δυνατότητα παραγωγής ικανοποιητικού αριθμού τροφοδοτήσεων γραμμής όταν λαμβάνουν το χαρακτήρα ΚΑΘΕΤΗΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ (VERTICAL TAB) (0/11), για την εξυπηρέτηση των αναγκών τοπικών σταθμών.

4.4.15.3.12.1.2 Όταν τηλεγραφήματα δεν μεταβιβάζονται από τμήματα του Δικτύου AFTN που χρησιμοποιούν κώδικα ITA-2 ή όπου οι Υπηρεσίες έχουν προβλέψει την αυτόματη προσθήκη της δεύτερης επαναφοράς φορείου πριν από τη μεταβίβαση των τηλεγραφημάτων σε κύκλωμα ITA-2, επιτρέπεται, μετά από συμφωνία των ενδιαφερομένων Φορέων, η χρήση μιας επαναφοράς φορείου στο χειρισμό ευθυγράμμισης και στο χειρισμό τέλους γραμμής.

4.4.15.3.12.1.3 Τα τηλεγραφήματα που εισάγονται από τους σταθμούς έκδοσης AFTN δεν υπερβαίνουν τους 2100 χαρακτήρες.

Σημείωση.- Ο υπολογισμός των χαρακτήρων περιλαμβάνει όλους τους χαρακτήρες του τηλεγραφήματος, εκτυπούμενους και μη, από το χαρακτήρα αρχής επικεφαλίδας (SOH), μέχρι και το χαρακτήρα τέλους κειμένου.

4.4.15.4 Με εξαίρεση τις διατάξεις των παραγράφων 4.4.15.5 έως και 4.4.15.6 και 4.4.16, οι διαδικασίες των παραγράφων 4.4.8 και 4.4.9 έως και 4.4.13 εφαρμόζονται για τηλεγραφήματα που χρησιμοποιούν τον κώδικα IA-5.

4.4.15.5 Εκπομπές ελέγχου διαύλου. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει δυνατότητα συνεχούς ελέγχου διαύλου, πραγματοποιούνται οι εξής περιοδικές μεταβιβάσεις στα τηλετυπικά κυκλώματα:

1) γραμμή επικεφαλίδας, (βλέπε παράγραφο 4.4.15.1.1),

S
2) χειρισμός ευθυγράμμισης T,
X
3) το διαδικαστικό σήμα CH,
E
4) χειρισμός ευθυγράμμισης T,
X

Στην περίπτωση αυτή, ο σταθμός λήψης ελέγχει το αναγνωριστικό εκπομπής της εισερχόμενης μεταβίβασης, για να διαπιστώσει τη σωστή σειρά της σε σχέση με τα προηγούμενα τηλεγραφήματα που ελήφθησαν από τον ίδιο δίαυλο εισόδου.

Σημείωση.- Με την εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας, εξασφαλίζεται ο έλεγχος της συνεχούς ροής στο δίαυλο. Όμως, ένας συνεχώς ελεγχόμενος δίαυλος είναι προτιμητέος γιατί βελτιώνει, επίσης, την πιστότητα των πληροφοριών.

4.4.15.5.1 Όταν ένα κύκλωμα δεν είναι απασχολημένο και ελεγχόμενο, η μεταβίβαση που καθορίζεται στην παράγραφο 4.4.15.5 πραγματοποιείται στις ώρες H+00, H+20, H+40.

4.4.15.6 Η βεβαίωση λήψης τηλεγραφημάτων κινδύνου (ενδείκτης προτεραιότητας SS, βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.1), πραγματοποιείται από το σταθμό προορισμού AFTN με την αποστολή υπηρεσιακού τηλεγραφήματος (βλέπε παράγραφο 4.4.1.1.9), προς το σταθμό προέλευσης AFTN, για κάθε τηλεγράφημα ξεχωριστά. Η βεβαίωση λήψης έχει μορφή πλήρους τηλεγραφήματος που απευθύνεται στο σταθμό έκδοσης AFTN και έχει ενδείκτη προτεραιότητας SS και το σχετικό προειδοποιητικό προτεραιότητας (βλέπε παράγραφο 4.4.15.2.2.5). Το κείμενό της περιλαμβάνει:

1) το διαδικαστικό σήμα R,

2) τη γραμμή εκδότη του τηλεγραφήματος για το οποίο γνωρίζεται βεβαίωση λήψης (βλέπε παράγραφο 4.4.15.2.2), χωρίς το προειδοποιητικό προτεραιότητας ή προαιρετικές πληροφορίες επικεφαλίδας,

3) το τέλος (βλέπε παράγραφο 4.4.15.3.12.1).

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 4.4.15.6:

Επικεφαλίδα (βλέπε παρ. 4.4.15.1.1)
<ΞSS→LECBZRZX<Ξ
121322→EGLLYFYX (προειδοποιητικό προτεραιότητας) <Ξ
S
TR→121319→LECBZRZX<Ξ
X
Τέλος (βλέπε παρ. 4.4.15.3.12.1).

4.4.16 Ενέργειες που αναλαμβάνονται για ακρωτηριασμένα τηλεγραφήματα για τα οποία χρησιμοποιείται ο κώδικας IA-5 από σταθμούς αναμεταβίβασης του δικτύου AFTN που λειτουργούν με ηλεκτρονικό υπολογιστή.

4.4.16.1 Σε διαύλους στους οποίους γίνεται συνεχής έλεγχος, η αναγνώριση των ακρωτηριασμένων τηλεγραφημάτων και οι ακόλουθες ενέργειες αποκατάστασης πραγματοποιούνται με τις διαδικασίες ελέγχου συνδέσεων (link control procedures) και δεν απαιτείται η αποστολή υπηρεσιακού τηλεγραφήματος ή τηλεγραφήματος "CHECK TEXT NEW ENDING ADDED".

4.4.16.2 Σε διαύλους στους οποίους δεν γίνεται συνεχής έλεγχος, ο σταθμός αναμεταβίβασης αναλαμβάνει τις εξής ενέργειες:

4.4.16.2.1 Αν, κατά τη λήψη του τηλεγραφήματος, ο σταθμός αναμεταβίβασης διαπιστώσει ότι ένα τηλεγράφημα είναι ακρωτηριασμένο σε κάποιο σημείο πριν από τον χαρακτήρα τέλους κειμένου, τότε:

1) ακυρώνει την περαιτέρω ευθύνη αναμεταβίβασης του τηλεγραφήματος,

2) στέλνει υπηρεσιακό τηλεγράφημα στον σταθμό μεταβίβασης και ζητάει την επανάληψή του.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει ένα τυπικό κείμενο ενός υπηρεσιακού τηλεγραφήματος στο οποίο εφαρμόζεται η προηγούμενη διαδικασία αναφορικά με ένα ακρωτηριασμένο τηλεγράφημα:

SVC→QTA→RPT→ABC123 (τέλος - βλέπε παρ. 4.4.15.3.12.1)

4.4.16.2.2 Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.16.2.1, ο σταθμός που λαμβάνει το υπηρεσιακό τηλεγράφημα αναλαμβάνει υπευθυνότητα για το τηλεγράφημα που αναφέρεται σ' αυτό, χρησιμοποιώντας νέο, (δηλαδή με ορθή σειρά) αναγνωριστικό εκπομπής, (βλέπε παράγραφο 4.4.15.2.1).

Αν ο σταθμός αυτός δεν έχει στη διάθεσή του αντίγραφο του αρχικού, ορθού τηλεγραφήματος, στέλνει τηλεγράφημα στον εκδότη του ακρωτηριασμένου τηλεγραφήματος με το οποίο ζητάει την επανάληψή του.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει ένα τυπικό κείμενο υπηρεσιακού τηλεγραφήματος στο οποίο εφαρμόζεται η προηγούμενη διαδικασία αναφορικά με ακρωτηριασμένο τηλεγράφημα το οποίο έχει εκδότη "141335 CYULACAX":

SVC→QTA→RPT→141335→CYULACAX
(τέλος - βλέπε παρ. 4.4.15.3.12.1)

4.4.16.3 Αν, μετά την εκπομπή του κειμένου ενός τηλεγραφήματος, ένας σταθμός αναμεταβίβασης αντιληφθεί ότι δεν υπάρχει πλήρης χαρακτήρας τέλους κειμένου

και δεν υπάρχει τρόπος να διαπιστωθεί αν η ανωμαλία εντοπίζεται μόνο στον χαρακτήρα τέλους κειμένου ή, έχει επηρεάσει και μέρος του αρχικού κειμένου, μεταβιβάζει στο δίαυλο τα εξής:

1) <Ξ CHECK Ξ TEXT Ξ NEW→ENDING→ADDED

2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού,

3) (το τέλος - βλέπε παρ. 4.4.15.3.12.1)

4.4.17 Μεταβίβαση τηλεγραφημάτων AFTN σε κυκλώματα και δίκτυα που είναι ανεξάρτητα από κώδικες και bytes

Όταν μεταβιβάζονται τηλεγραφήματα AFTN σε κυκλώματα και δίκτυα της Σταθερής Αεροναυτικής Υπηρεσίας που είναι ανεξάρτητα από κώδικες και bytes, εφαρμόζονται τα εξής:

4.4.17.1 Η γραμμή της επικεφαλίδας του τηλεγραφήματος παραλείπεται, με εξαίρεση την περίπτωση της παραγράφου 4.4.17.3. Το τηλεγράφημα αρχίζει με ένα χειρισμό ευθυγράμμισης ακολουθούμενο από τη διεύθυνση.

4.4.17.2 Το τηλεγράφημα ολοκληρώνεται με πλήρες τέλος.

4.4.17.3 Για λόγους τεχνικής εποπτείας, επιτρέπεται, στα κέντρα εισόδου, η εισαγωγή πρόσθετων στοιχείων πριν από τον πρώτο χειρισμό ευθυγράμμισης και/ή μετά το τέλος του τηλεγραφήματος. Αυτά τα στοιχεία μπορεί να αγνοούνται από το σταθμό λήψης.

4.4.17.3.1 Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4.4.17.3, τα πρόσθετα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν επαναφορά φορείου ή χαρακτήρες τροφοδότησης γραμμής ή κάποιον από τους συνδυασμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 4.1.2.6.

4.5 Κοινό Δίκτυο ICAO για Ανταλλαγή Μηνυμάτων (CIDIN)

Σημείωση 1.– Το κοινό δίκτυο ICAO για ανταλλαγή μηνυμάτων (CIDIN), το οποίο περιλαμβάνει οντότητες εφαρμογής και υπηρεσίες επικοινωνιών εδάφους-εδάφους για ανταλλαγή μηνυμάτων, χρησιμοποιεί πρωτόκολλα τα οποία βασίζονται στη σύσταση Χ.25 της Διεθνούς Συμβουλευτικής Επιτροπής Τηλεγραφίας και Τηλεφωνίας (CCITT), ώστε να παρέχει υποδομή επικοινωνιών ανεξάρτητη των χρησιμοποιούμενων κωδίκων και της μορφής των bytes.

Σημείωση 2.– Οι κύριοι στόχοι του CIDIN είναι η βελτίωση του AFTN και η υποστήριξη της μεταβίβασης μεγάλων μηνυμάτων και περισσότερο απαιτητικών εφαρμογών, όπως οι επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες (OPMET), μεταξύ δύο ή πολλαπλών συστημάτων εδάφους.

Σημείωση 3.– Λεπτομέρειες των διαδικασιών επικοινωνίας CIDIN, όπως υλοποιούνται στην Ευρώπη, παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο CIDIN" (EUR CIDIN Manual).

4.6 Υπηρεσίες Διαχείρισης Μηνυμάτων ATS (ATSMHS)

Για την ανταλλαγή μηνυμάτων ATS, μεταξύ χρηστών μέσω του διαδικτύου του ΑΤΝ, πρέπει να χρησιμοποιείται η υπηρεσία μηνυμάτων ATS της εφαρμογής ATSMHS.

Σημείωση 1.– Η υπηρεσία μηνυμάτων ATS που περιλαμβάνεται στην εφαρμογή ATSMHS, αποσκοπεί στην παροχή γενικών υπηρεσιών μηνυμάτων μέσω της υπηρεσίας επικοινωνιών διαδικτύου του ΑΤΝ (ICS). Μπορεί, εναλλακτικά, να χρησιμοποιηθεί ως σύστημα επικοινωνίας από εφαρμογές-χρήστες που επικοινωνούν μέσω του ΑΤΝ. Αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί, για παράδειγμα, με τη χρήση διασυνδέσεων προγράμματος εφαρμογής της υπηρεσίας μηνυμάτων ATS.

Σημείωση 2.– Λεπτομερείς προδιαγραφές της εφαρμογής ATSMHS περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network" (Doc 9705), Υπο-τόμος III.

Σημείωση 3.– Η υπηρεσία μηνυμάτων ATS παρέχεται από την υλοποίηση επί της υπηρεσίας επικοινωνίας του δικτύου ΑΤΝ των συστημάτων διαχείρισης μηνυμάτων τα οποία καθορίζονται στα πρότυπα 10021 της ISO/IEC (International Organization for Standardization/ International Electrotechnical Commission) και Χ.400 της CCITT ή ITU-T (International Telecommunication Union–Telecommunication Standardization Sector) και συμπληρώνονται από τις πρόσθετες απαιτήσεις που καθορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network" (Doc 9705). Τα δύο σύνολα προτύπων, δηλαδή τα Διεθνή Πρότυπα ISO/IEC MOTIS (Message-Oriented Text Interchange System) και η Σειρά των Συστάσεων CCITT Χ.400 (1988 ή μεταγενέστερες), είναι μεταξύ τους κατ' αρχήν ευθυγραμμισμένα. Υπάρχει, ωστόσο, ένας μικρός αριθμός διαφορών. Στο ανωτέρω αναφερόμενο εγχειρίδιο, γίνεται αναφορά στα σχετικά Διεθνή Πρότυπα ISO και στα Διεθνή Τυποποιημένα Προφίλ (International Standardized Profiles - ISP), όπου αυτά είναι εφαρμόσιμα. Όπου είναι απαραίτητο, π.χ. για λόγους πληρότητας ή για να επισημανθούν διαφορές, γίνεται επίσης αναφορά και στις σχετικές Συστάσεις Χ.400.

Σημείωση 4.– Οι ακόλουθοι τύποι τελικών συστημάτων του ΑΤΝ (ATN end systems), που υλοποιούν τις υπηρεσίες διαχείρισης μηνυμάτων ATS, ορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network" (Doc 9705), Υπο-τόμος III, ως εξής:

1) διακομιστής μηνυμάτων ATS (ATS message server),

2) αντιπρόσωπος χρήστη για μηνύματα ATS (ATS message user agent),

3) πύλη AFTN/AMHS,

4) πύλη CIDIN/AMHS

Μέσω της υπηρεσίας επικοινωνιών διαδικτύου, είναι δυνατό να αποκατασταθούν συνδέσεις μεταξύ οποιωνδήποτε δύο από τα παραπάνω τελικά συστήματα του ΑΤΝ (βλ. Πίνακα 4-1).

Πίνακας 4-1. Επικοινωνίες μεταξύ τελικών συστημάτων του ΑΤΝ που υλοποιούν υπηρεσίες διαχείρισης μηνυμάτων ATS

Τελικό Σύστημα ΑΤΝ 1	Τελικό Σύστημα ΑΤΝ 2
Διακομιστής Μηνυμάτων ATS	Διακομιστής Μηνυμάτων ATS
Διακομιστής Μηνυμάτων ATS	Πύλη AFTN/AMHS
Διακομιστής Μηνυμάτων ATS	Πύλη CIDIN/AMHS
Διακομιστής Μηνυμάτων ATS	Αντιπρόσωπος χρήστη για Μηνύματα ATS
Πύλη AFTN/AMHS	Πύλη AFTN/AMHS
Πύλη CIDIN/AMHS	Πύλη CIDIN/AMHS
Πύλη CIDIN/AMHS	Πύλη AFTN/AMHS

4.7 Επικοινωνίες μεταξύ κέντρων (ICC)

Για την ανταλλαγή μηνυμάτων ATS, μεταξύ χρηστών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του διαδικτύου ATN, χρησιμοποιείται το σύνολο των εφαρμογών επικοινωνιών μεταξύ κέντρων (ICC).

Σημείωση 1.- Το σύνολο εφαρμογών ICC καθιστά δυνατή την ανταλλαγή πληροφοριών με την υποστήριξη των παρακάτω επιχειρησιακών υπηρεσιών:

α) γνωστοποίηση πτήσης,

β) συντονισμός πτήσης,

γ) μεταβίβαση ευθύνης ελέγχου και επικοινωνιών,

δ) σχεδιασμός πτήσης,

ε) διαχείριση εναέριου χώρου, και

στ) διευθέτηση ροής εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 2.- Η πρώτη από τις εφαρμογές που αναπτύχθηκαν για τις επικοινωνίες ICC είναι οι Επικοινωνίες Δεδομένων Μεταξύ Συστημάτων ATS. (AIDC-ATS Interfacility Data Communication).

Σημείωση 3.- Η εφαρμογή AIDC ανταλλάσσει πληροφορίες μεταξύ Μονάδων Εναέριας Κυκλοφορίας(ATS Units - ATSUs) για την υποστήριξη κρίσιμων λειτουργιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως είναι η γνωστοποίηση των πτήσεων που προσεγγίζουν το όριο ενός FIR, ο συντονισμός των συνθηκών στα όρια FIR και μεταβίβαση της ευθύνης ελέγχου και επικοινωνιών.

Σημείωση 4.- Η λεπτομερής προδιαγραφή της εφαρμογής AIDC περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο του ICAO “Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network” (Doc 9705), Υπο-τόμος III.

Σημείωση 5.- Η εφαρμογή AIDC είναι αυστηρά μία εφαρμογή Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ATC) για την ανταλλαγή τακτικών πληροφοριών ελέγχου μεταξύ μονάδων ATS. Η εφαρμογή αυτή δεν υποστηρίζει την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα γραφεία ή συστήματα.

Σημείωση 6.- Η εφαρμογή AIDC υποστηρίζει τις παρακάτω επιχειρησιακές υπηρεσίες:

α) γνωστοποίηση πτήσης

β) συντονισμός πτήσης

γ) μεταβίβαση ευθύνης ελέγχου (transfer of executive control),

δ) μεταβίβαση επικοινωνιών, και

ε) μεταβίβαση γενικών πληροφοριών (δεδομένα σχετιζόμενα με την πτήση ή μηνύματα ελεύθερου κειμένου, δηλαδή χωρίς προκαθορισμένη δομή).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΚΙΝΗΤΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΦΩΝΗΣ

5.1 Γενικά

Σημείωση.- Όσον αφορά τις ακόλουθες διατάξεις, οι διαδικασίες επικοινωνιών που αφορούν την κινητή αεροναυτική υπηρεσία έχουν ανάλογη εφαρμογή στην κινητή δορυφορική αεροναυτική υπηρεσία.

5.1.1 Κατά τη διεξαγωγή των επικοινωνιών επικρατεί πάντοτε απόλυτη πειθαρχία.

5.1.1.1 Η φρασεολογία που προβλέπεται από τον ICAO εφαρμόζεται πιστά σε όλες τις περιπτώσεις για τις οποίες έχει προδιαγραφεί. Όταν η τυποποιημένη φρασεολογία δεν εξυπηρετεί το σκοπό μίας επικοινωνίας, χρησιμοποιείται ανοιχτή γλώσσα.

Σημείωση.- Στο Προσάρτημα του Παραρτήματος 1 της Σύμβασης περιγράφονται λεπτομερώς οι απαιτήσεις αναφορικά με τη γλωσσική επάρκεια.

5.1.1.2 Αποφεύγεται μεταβίβαση μηνυμάτων, πέρα από αυτά που αναφέρονται στην παράγραφο 5.1.8, στις συχνότητες της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, όταν η σταθερή αεροναυτική υπηρεσία μπορεί να εξυπηρετήσει τον σκοπό που επιδιώκεται.

5.1.1.3 Σε κάθε είδους επικοινωνία πρέπει να λαμβάνεται υπ΄ όψη ότι ο ανθρώπινος παράγοντας μπορεί να επηρεάσει την ορθή λήψη και κατανόηση των μηνυμάτων.

Σημείωση.- Σχετικό υλικό υπάρχει στο εγχειρίδιο του ICAO “Human Factors Training Manual” (Doc 9683).

5.1.2 Όταν είναι απαραίτητο ένας σταθμός αεροσκάφους, να εκπέμψει σήματα για την εκτέλεση δοκιμών ή ρυθμίσεων, τα οποία είναι πιθανόν να παρεμβάλλουν στην εργασία ενός γειτονικού αεροναυτικού σταθμού, τότε αυτός ζητάει την συγκατάθεση του αεροναυτικού σταθμού πριν αρχίσει να εκπέμπει. Αυτές οι εκπομπές περιορίζονται στο ελάχιστο.

5.1.3 Όταν είναι απαραίτητο ένας σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας να εκπέμψει σήματα δοκιμών, είτε για τη ρύθμιση πομπού πριν από μια κλήση, είτε για τη ρύθμιση δέκτη, τα σήματα αυτά δεν διαρκούν περισσότερο από 10 δευτερόλεπτα και αποτελούνται από μια σειρά αριθμών που εκφωνούνται ραδιοτηλεφωνικά (ONE, TWO, THREE κλπ), οι οποίοι ακολουθούνται από το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που εκπέμπει τα σήματα δοκιμών. Αυτές οι εκπομπές περιορίζονται στο ελάχιστο.

5.1.4 Η ευθύνη για την επίτευξη επικοινωνίας ανήκει στο σταθμό ο οποίος έχει μηνύματα για μεταβίβαση, εκτός αν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση.

Σημείωση.- Για ορισμένες περιπτώσεις στις οποίες ακολουθείται η διαδικασία SELCAL, οι διαδικασίες που αφορούν την επίτευξη επικοινωνίας περιλαμβάνονται στην παράγραφο 5.2.4.

5.1.5 Μετά την πρώτη κλήση που κάνει ένας αεροναυτικός σταθμός, μεσολαβεί ένας χρόνος 10 δευτερολέπτων πριν γίνει δεύτερη κλήση. Αυτό γίνεται για την αποφυγή εκπομπών που δεν είναι απαραίτητες αν ο αεροναυτικός σταθμός έχει ήδη λάβει την αρχική κλήση και είναι έτοιμος να απαντήσει.

5.1.6 Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός καλείται ταυτόχρονα από αρκετούς σταθμούς αεροσκαφών, ο αεροναυτικός σταθμός καθορίζει τη σειρά επικοινωνίας με αυτούς.

5.1.7 Σε επικοινωνίες μεταξύ σταθμών αεροσκαφών, η διάρκεια της επικοινωνίας ρυθμίζεται από το σταθμό αεροσκάφους που λαμβάνει και εξαρτάται από τυχόν παρέμβαση κάποιου αεροναυτικού σταθμού. Αν τέτοιες επικοινωνίες γίνονται σε συχνότητα ATS, εξασφαλίζεται προηγούμενα άδεια από τον αεροναυτικό σταθμό. Για σύντομη επικοινωνία δεν χρειάζεται να ζητηθεί άδεια.

5.1.8 Κατηγορίες μηνυμάτων

Οι κατηγορίες μηνυμάτων που διεκπεραιώνονται από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία και η σειρά προτεραιότητας στην πραγματοποίηση της επικοινωνίας και τη μεταβίβαση μηνυμάτων καθορίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Κατηγορία μηνυμάτων και σειρά προτεραιότητας	*Ραδιοτηλεφωνικό Σήμα*
α) Κλήσεις κινδύνου, μηνύματα κινδύνου και ανταπόκριση κινδύνου	MAYDAY
β) Μηνύματα επείγουσας ανάγκης στα οποία περιλαμβάνονται και τα μηνύματα που ακολουθούν το σήμα ιατρικής μεταφοράς	PAN, PAN *ή* PAN, PAN MEDICAL
γ) Επικοινωνίες σχετικές με την ραδιογωνιομετρία	-
δ) Μηνύματα ασφάλειας πτήσεων	-
ε) Μετεωρολογικά μηνύματα	-
στ) Μηνύματα κανονικότητας πτήσεων	-

Σημείωση 1.- Τα μηνύματα, τα οποία αφορούν έκνομες ενέργειες κατά της αεροναυτιλίας, αποτελούν εξαιρετική περίπτωση κατά την οποία μπορεί να μην εφαρμόζονται οι διαδικασίες επικοινωνιών σχετικά με την κατηγορία και την προτεραιότητα μηνυμάτων.

Σημείωση 2.- Οι Αγγελίες (NOTAM) μπορούν να καταταγούν σε μια από τις κατηγορίες (γ) έως και (στ). Ο καθορισμός της προτεραιότητας εξαρτάται από το περιεχόμενο της Αγγελίας και την σπουδαιότητα της για τα αεροσκάφη στα οποία απευθύνεται.

5.1.8.1 Τα μηνύματα κινδύνου και η ανταπόκριση κινδύνου διεκπεραιώνονται σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 5.3.

5.1.8.2 Τα μηνύματα επείγουσας ανάγκης και η ανταπόκριση επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που αφορούν μεταφορά ιατρικής βοήθειας, διεκπεραιώνονται σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στην παράγραφο 5.3.

Σημείωση.- Ο όρος "μεταφορά ιατρικής βοήθειας" ορίζεται στη Σύμβαση της Γενεύης και τα Πρόσθετα Πρωτόκολλα (RR S33 Τμήμα III) και αναφέρεται "στο κάθε μέσο μεταφοράς δια ξηράς, θαλάσσης ή αέρος, στρατιωτικό ή πολιτικό, προσωρινό ή μόνιμο, που έχει διατεθεί αποκλειστικά στην ιατρική μεταφορά κάτω από τον έλεγχο μιας αρμόδιας αρχής ενός από τα Μέρη που ευρίσκονται σε αντιπαράθεση".

5.1.8.3 Οι επικοινωνίες σχετικά με την ραδιογωνιομετρία διεξάγονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6.

5.1.8.4 Τα μηνύματα ασφάλειας πτήσεων περιλαμβάνουν:

1) μηνύματα κίνησης και ελέγχου (βλέπε "PANS - ATM" (Doc 4444)),

2) μηνύματα που εκδίδονται από αερομεταφορείς ή αεροσκάφη και έχουν άμεσο ενδιαφέρον για αεροσκάφη που βρίσκονται σε πτήση,

3) μετεωρολογικές πληροφορίες που ενδιαφέρουν άμεσα αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση ή αναχωρεί (και μεταβιβάζονται με αποκλειστική ή γενική εκπομπή),

4) άλλα μηνύματα που αφορούν αεροσκάφη που βρίσκονται σε πτήση ή πρόκειται να αναχωρήσουν.

5.1.8.5 Τα μετεωρολογικά μηνύματα περιλαμβάνουν μετεωρολογικές πληροφορίες προς ή από αεροσκάφη, διαφορετικές από αυτές που αναφέρονται στην παρ. 5.1.8.4, 3).

5.1.8.6 Τα μηνύματα κανονικότητας πτήσεων περιλαμβάνουν:

1) μηνύματα σχετικά με τη λειτουργία ή συντήρηση εγκαταστάσεων βασικής σπουδαιότητας για την ασφάλεια ή κανονικότητα των πτήσεων,

2) μηνύματα που αφορούν την εξυπηρέτηση αεροσκαφών,

3) οδηγίες για αντιπροσώπους αερομεταφορέων που αφορούν αλλαγές οι οποίες σχετίζονται με ανάγκες επιβατών και πληρώματος και προκύπτουν από αναπόφευκτες παρεκκλίσεις από τα κανονικά δρομολόγια. Ατομικές απαιτήσεις επιβατών και πληρώματος δεν είναι αποδεκτές σ' αυτό τον τύπο μηνύματος,

4) μηνύματα που αφορούν έκτακτες προσγειώσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν από αεροσκάφη,

5) μηνύματα που αφορούν εξαρτήματα και υλικά αεροσκαφών για τα οποία υπάρχει άμεση ανάγκη,

6) μηνύματα που αφορούν αλλαγές δρομολογίων αεροσκαφών.

5.1.8.6.1 Οι μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που χρησιμοποιούν διαύλους για απευθείας επικοινωνία χειριστή αεροσκάφους - ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, διεκπεραιώνουν μηνύματα κανονικότητας πτήσεων μόνο υπό τον όρο, ότι αυτή η εργασία δεν παρεμβάλλεται στο κύριο έργο τους και ότι δεν υπάρχουν άλλοι δίαυλοι για τη διεκπεραίωση των μηνυμάτων αυτών.

Σημείωση.- Στα μηνύματα των παραγράφων 5.1.8.4, 2) και 5.1.8.6, 1) έως 6) τυποποιούνται μερικές από τις επικοινωνίες επιχειρησιακού ελέγχου που καθορίζονται στο Κεφάλαιο 1.

5.1.8.7 Μηνύματα που έχουν την ίδια προτεραιότητα μεταβιβάζονται με τη σειρά με την οποία έχουν ληφθεί.

5.1.8.8 Στις επικοινωνίες αέρος-αέρος μεταξύ χειριστών αεροσκαφών περιλαμβάνονται μηνύματα που σχετίζονται με κάθε θέμα που επηρεάζει την ασφάλεια και την κανονικότητα των πτήσεων. Η κατηγορία και προτεραιότητα αυτών των μηνυμάτων καθορίζεται με βάση το περιεχόμενο τους, σύμφωνα με την παράγραφο 5.1.8.

5.1.9 Ακύρωση μηνυμάτων

5.1.9.1 Ημιτελείς μεταβιβάσεις. Όταν ληφθούν οδηγίες ακύρωσης μηνύματος το οποίο δεν έχει μεταβιβαστεί πλήρως, ο σταθμός που το μεταβιβάζει ειδοποιεί αυτόν που το λαμβάνει να αγνοήσει τη σχετική εκπομπή. Στη ραδιοτηλεφωνία, αυτό πραγματοποιείται με τη χρησιμοποίηση της κατάλληλης φράσης.

5.1.9.2 Πλήρεις μεταβιβάσεις

Όταν ένα μήνυμα που μεταβιβάστηκε παραμένει σε εκκρεμότητα επειδή χρειάζεται διόρθωση, και ο σταθμός που το έλαβε πρόκειται να ειδοποιηθεί για να μην κάνει καμία ενέργεια για την προώθησή του ή όταν η επίδοση ή αναμεταβίβασή του δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, το μήνυμα ακυρώνεται. Στην ραδιοτηλεφωνία, αυτό γίνεται με τη χρησιμοποίηση της κατάλληλης φράσης.

5.1.9.3 Ο σταθμός που ακυρώνει τη μεταβίβαση, ευθύνεται για κάθε άλλη ενέργεια που απαιτείται.

5.2 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

Σημείωση.- Όταν χρησιμοποιείται συσκευή Επιλογικής Κλήσης (SELCAL), μερικές από τις ακόλουθες διαδικασίες αντικαθιστώνται από αυτές της παραγράφου 5.2.4.

5.2.1 Γενικά

5.2.1.1 Όταν ένας ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ή χειριστής αεροσκάφους επικοινωνεί με χρήση φωνής η απόκριση πρέπει να γίνεται με φωνή. Όταν ένας ελεγκτής ή χειριστής επικοινωνεί με χρήση CPDLC, η απόκριση πρέπει να γίνεται με CPDLC, με εξαίρεση την περίπτωση της 8.2.12.1.

5.2.1.2 Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται

5.2.1.2.1 Οι ραδιοτηλεφωνικές αερεπίγειες επικοινωνίες διεξάγονται στη γλώσσα, που κανονικά χρησιμοποιείται από το σταθμό εδάφους ή στην Αγγλική γλώσσα.

Σημείωση 1.- Η γλώσσα που κανονικά χρησιμοποιείται από το σταθμό εδάφους δεν είναι απαραίτητα η γλώσσα του Κράτους όπου βρίσκεται εγκατεστημένος ο σταθμός. Μπορεί να απαιτηθεί από τους σταθμούς που λειτουργούν σε μία περιοχή η χρήση κοινής γλώσσας η οποία έχει συμφωνηθεί περιοχικά.

Σημείωση 2. Το επίπεδο της γλωσσικής επάρκειας που απαιτείται για τη διεξαγωγή αεροναυτικών ραδιοτηλεπικοινωνιών προδιαγράφεται στο Προσάρτημα του Παραρτήματος 1 της Σύμβασης.

5.2.1.2.2 Σε όλους τους σταθμούς εδάφους που εξυπηρετούν καθορισμένους αερολιμένες και εναέριες διαδρομές που χρησιμοποιούνται από τις διεθνείς αερομεταφορές, χρησιμοποιείται η Αγγλική γλώσσα, μετά από σχετική αίτηση σταθμού αεροσκάφους.

5.2.1.2.3 Οι γλώσσες που χρησιμοποιούνται από κάθε συγκεκριμένο σταθμό εδάφους, περιλαμβάνονται στα Εγχειρίδια Αεροναυτικών Πληροφοριών καθώς και σε άλλες δημοσιευμένες αεροναυτικές πληροφορίες που περιέχουν τέτοιου είδους στοιχεία.

5.2.1.3 Συλλαβισμός λέξεων στην Ραδιοτηλεφωνία. Για τον συλλαβισμό στην ραδιοτηλεφωνία ονομάτων, συντμήσεων και λέξεων που η προφορά τους μπορεί να προκαλέσει αμφιβολίες, χρησιμοποιείται το ραδιοτηλεφωνικό αλφάβητο που παρατίθεται στο Σχήμα 5-1.

Γράμμα	*Λέξη*	*Κατά προσέγγιση προφορά*	
		Αναπαράσταση με διεθνή σύμβολα	*Αναπαράσταση με λατινικό αλφάβητο*
A	**Alfa**	ʻaelfa	AL FAH
B	**Bravo**	ʻbra:ʼvo	BRAH VOH
C	**Charlie**	ʻtʃa:li ή ʻʃa:li	CHAR LEE ή SHAR LEE
D	**Delta**	ʻdelta	DELL TAH
E	**Echo**	ʻeko	ECK OH
F	**Foxtrot**	ʻf⊃kstr⊃t	FOKS TROT
G	**Golf**	g∧lf	GOLF
H	**Hotel**	ho:ʼtel	HOH TELL
I	**India**	ʻindi•a	IN DEE AH
J	**Juliett**	ʻdʒu:li•ʼet	JEW LEE ETT
K	**Kilo**	ʻki:lo	KEY LOH
L	**Lima**	ʻli:ma	LEE MAH
M	**Mike**	Maik	MIKE
N	**November**	noʼvemb∂	NO VEM BER
O	**Oscar**	ʻ⊃ska	OSS CAH
P	**Papa**	p∂ʼpa	PAH PAH
Q	**Quebec**	keʼbek	KEH BECK
R	**Romeo**	ʻro:mi•o	ROW ME OH
S	**Sierra**	siʼera	SEE AIR RAH
T	**Tango**	ʻtaengo	TANG GO
U	**Uniform**	;ju:nif⊃:m ή ʻu:nif⊃rm	YOU NEE FORM ή OO NEE FORM
V	**Victor**	ʻvikta	VIK TAH
W	**Whiskey**	ʻwiski	WISS KEY
X	**X-ray**	ʻeksʼrei	ECKS RAY
Y	**Yankee**	ʻjaenki	YANG KEY
Z	**Zulu**	ʻzu:lu:	ZOO LOO

Σημείωση.- Στην κατά προσέγγιση αναπαράσταση που χρησιμοποιεί το Λατινικό αλφάβητο, υπογραμμίζονται οι συλλαβές που τονίζονται.

Σημείωση 1.- Η προφορά των λέξεων του αλφαβήτου μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τις γλωσσικές συνήθειες των ομιλητών. Για να αποφευχθούν μεγάλες αποκλίσεις προφοράς, ο ICAO διαθέτει πίνακες, οι οποίοι επεξηγούν την επιθυμητή προφορά.

Σημείωση 2.- Το Φωνητικό Αλφάβητο που περιγράφεται στην παράγραφο 5.2.1.3, χρησιμοποιείται επίσης στην Κινητή Ναυτική Υπηρεσία, (Κανονισμός Ραδιοεπικοινωνιών της ITU Παράρτημα S14).

Σχήμα 5-1. Το Φωνητικό Αλφάβητο στη Ραδιοτηλεφωνία (βλέπε 5.2.1.3)

Σημείωση 1.- Η προφορά των λέξεων στο αλφάβητο μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τις γλωσσικές συνήθειες των εκφωνητών. Το ίδιο μπορεί να συμβαίνει και κατά την προφορά των αριθμών. Για να αποφευχθούν σοβαρές αλλοιώσεις στην προφορά, διατίθενται από τον ICAO πίνακες που επεξηγούν την επιθυμητή προφορά.

Σημείωση 2.- Το φωνητικό αλφάβητο που περιγράφεται στην παράγραφο 5.2.1.3, χρησιμοποιείται και στην Κινητή Ναυτική Υπηρεσία (Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών ITU, Προσάρτημα S14).

5.2.1.4 Μεταβίβαση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία

5.2.1.4.1 Μεταβίβαση αριθμών

5.2.1.4.1.1 Όλοι οι αριθμοί μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 5.2.1.4.1.2.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας, (βλέπε παράγραφο 5.2.1.4.3.1 για την προφορά).

Χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους	*μεταβιβάζεται ως*
CCA 238	Air China two three eight
OAL 242	Olympic two four two
Επίπεδα πτήσεως	*μεταβιβάζεται ως*
FL 180	flight level one eight zero
FL 200	flight level two zero zero
Πορείες αΑεροσκαφών	*μεταβιβάζεται ως*
100 μοίρες	Heading one zero zero
080 μοίρες	Heading zero eight zero
Διεύθυνση ανέμου και ταχύτητα	*μεταβιβάζεται ως*
200 μοίρες 70 κόμβοι	wind two zero zero degrees seven zero knots
160 μοίρες 18 κόμβοι, ριπαίος 30 κόμβοι	wind one six zero degrees one eight knots gusting three zero
Κώδικες πομποδεκτών	*μεταβιβάζεται ως*
2 400	squawk two four zero zero
4 203	squawk four two zero three
Διάδρομος	*μεταβιβάζεται ως*
27	runway two seven
30	runway three zero
Βαρομετρική πίεση	*μεταβιβάζεται ως*
1 010	QNH one zero one zero
1 000	QNH one zero zero zero

5.2.1.4.1.2 Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται στις εκπομπές πληροφοριών όπως υψόμετρο, βάση νεφών, ορατότητα και ορατό τμήμα διαδρόμου (Runway Visual Range - RVR), και οι οποίοι περιλαμβάνουν ακέραιες εκατοντάδες και χιλιάδες, μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή χιλιάδων και της κατάλληλης λέξης HUNDRED ή THOUSAND. Ο συνδυασμός χιλιάδων και ακεραίων εκατοντάδων μετα-

βιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων και τη λέξη THOUSAND ακολουθούμενη από τον αριθμό των εκατοντάδων και τη λέξη HUNDRED.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας (βλέπε παράγραφο 5.2.1.4.3.1 για προφορά).

Υψόμετρο	*μεταβιβάζεται ως*
800	eight hundred
3 400	three thousand four hundred
12 000	one two thousand
Βάση νεφών	*μεταβιβάζεται ως*
2 200	two thousand two hundred
4 300	four thousand three hundred
Ορατότητα	*μεταβιβάζεται ως*
1 000	visibility one thousand
700	visibility seven hundred
RVR	*μεταβιβάζεται ως*
600	RVR six hundred
1 700	RVR one thousand seven hundred

5.2.1.4.1.3 Αριθμοί που περιλαμβάνουν δεκαδικά ψηφία μεταβιβάζονται σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 5.2.1.4.1.1, με τα δεκαδικά ψηφία να ακολουθούν τη λέξη DECIMAL.

Σημείωση 1. - Τα ακόλουθα παραδείγματα δείχνουν την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας.

Αριθμός	*Μεταβιβάζεται ως*
100,3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143,9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

Σημείωση 2.- Για τον προσδιορισμό των συχνοτήτων VHF, ο αριθμός των ψηφίων που χρησιμοποιούνται μετά από το δεκαδικό σημείο καθορίζονται με βάση το διαχωρισμό διαύλων (η παράγραφος 5.2.1.7.3.4.3 αναφέρεται σε συχνότητες που διαχωρίζονται κατά 25 kHz, η παράγραφος 5.2.1.7.3.4.4 αναφέρεται σε συχνότητες που διαχωρίζονται κατά 8,33 kHz).

Σημείωση 3.- Ο συσχετισμός διαυλοποίησης/αντιστοίχησης συχνοτήτων (frequency pairing) στα 8,33 kHz και 25 kHz παρατίθεται στον Πίνακα 4.1 (bis) του Τόμου V του Παραρτήματος 10 της Σύμβασης.

5.2.1.4.1.4 Όταν μεταβιβάζεται η ώρα, συνήθως απαιτείται η μεταβίβαση μόνο των πρώτων λεπτών. Κάθε ψηφίο προφέρεται χωριστά. Οι ώρες μεταβιβάζονται μόνο σε περίπτωση που υπάρχει πιθανότητα να δημιουργηθεί σύγχυση.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας όταν εφαρμόζονται οι προβλέψεις της παραγράφου 5.2.1.2.2:

Ώρα	*μεταβιβάζεται ως*
0920 (9:20 π.μ.)	TOO ZE-RO *ή* ZE-RO NIN-*er* TOO ZE-RO
1643 (4:43 μ.μ.)	FOW-*er* TREE *ή* WUN SIX FOW-*re* TREE

5.2.1.4.2 Επιβεβαίωση αριθμών

5.2.1.4.2.1 Όταν χρειάζεται να επιβεβαιωθεί η σωστή λήψη αριθμών, το άτομο που μεταβιβάζει ζητάει από το άτομο που λαμβάνει την επανάληψη όλων των αριθμών.

5.2.1.4.3 Προφορά αριθμών

5.2.1.4.3.1 Όταν στις επικοινωνίες χρησιμοποιείται η Αγγλική γλώσσα, οι αριθμοί μεταβιβάζονται με την εξής προφορά:

Αριθμός ή στοιχείο	*Προφορά*
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

Σημείωση.- Οι συλλαβές που έχουν γραφεί με κεφαλαία γράμματα τονίζονται ιδιαίτερα. π.χ.: οι δύο συλλαβές της λέξης ZE-RO τονίζονται και οι δύο, ενώ στη λέξη FOW-er τονίζεται μόνο η πρώτη συλλαβή.

5.2.1.5 Τεχνική μεταβίβασης

5.2.1.5.1 Για να μη δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στις επικοινωνίες, κάθε γραπτό μήνυμα πρέπει να διαβάζεται πριν από τη μεταβίβασή του.

5.2.1.5.2 Οι μεταβιβάσεις γίνονται με τρόπο περιεκτικό, καταληπτό και σε τόνο κανονικής συνδιάλεξης.

Σημείωση.- Βλέπε τις απαιτήσεις γλωσσικής επάρκειας στο Προσάρτημα του Παραρτήματος 1 της Σύμβασης.

5.2.1.5.3 Η τεχνική ομιλίας στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή καταληπτότητα κάθε μεταβίβασης. Για να εκπληρωθεί ο σκοπός αυτός, το προσωπικό αέρος και το προσωπικό εδάφους πρέπει:

α) να προφέρει κάθε λέξη καθαρά και με ευκρίνεια,

β) να διατηρεί ομαλό ρυθμό μεταβίβασης των λέξεων, ο οποίος να μην υπερβαίνει τις 100 λέξεις ανά λεπτό. Όταν το μήνυμα μεταβιβάζεται σε αεροσκάφος και το περιεχόμενο του είναι ανάγκη να καταγραφεί, ο ρυθμός μεταβίβασης θα πρέπει να μειωθεί ανάλογα, ώστε η καταγραφή να γίνει με ευχέρεια. Πριν και μετά από τη μεταβίβαση των αριθμών, πρέπει να γίνεται μικρή παύση, για ευκολότερη λήψη και κατανόησή τους,

γ) να διατηρεί σταθερή ένταση φωνής,

δ) να εξοικειωθεί με την τεχνική λειτουργίας του μικροφώνου, ιδιαίτερα δε ότι αφορά στην διατήρηση σταθερής απόστασης από αυτό για τις περιπτώσεις που δεν χρησιμοποιείται διαμορφωτής σταθερής στάθμης,

ε) να διακόπτει τη μεταβίβαση, προσωρινά, όταν πρέπει να γυρίσει το κεφάλι του μακριά από το μικρόφωνο.

5.2.1.5.4 Η τεχνική μεταβίβασης της ομιλίας, πρέπει να προσαρμόζεται στις επικρατούσες συνθήκες επικοινωνίας.

5.2.1.5.5 Μηνύματα που γίνονται δεκτά για μεταβίβαση πρέπει να μεταβιβάζονται σε ανοικτή γλώσσα ή με χρήση φρασεολογίας του ICAO. Σε κάθε περίπτωση η έννοια του μηνύματος δεν πρέπει να μεταβάλλεται με οποιοδήποτε τρόπο. Οι συντμήσεις που έχουν εγκριθεί από τον ICAO και οι οποίες υπάρχουν στο κείμενο που μεταβιβάζεται στα αεροσκάφη, πρέπει κανονικά να αποκωδικοποιούνται στις αντίστοιχες λέξεις ή φράσεις της γλώσσας που χρησιμοποιείται, με εξαίρεση τις συντμή-

σεις, οι οποίες, λόγω συχνής χρήσης, γίνονται γενικά κατανοητές από το αεροναυτικό προσωπικό.

Σημείωση.- Οι συντμήσεις, που αποτελούν τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2.1.5.5, προδιαγράφονται αναλυτικά στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS - ABC" (Doc 8400).

5.2.1.5.6 Για την επίσπευση των επικοινωνιών είναι δυνατό, όταν οι συνθήκες θεωρούνται ευνοϊκές, να μη γίνεται χρήση του φωνητικού αλφάβητου, εάν βέβαια δεν υπάρχει κίνδυνος να επηρεασθεί η καταληπτότητα του μηνύματος.

5.2.1.5.7 Η μεταβίβαση μηνυμάτων μεγάλης χρονικής διάρκειας πρέπει να διακόπτεται από καιρού εις καιρόν, για να βεβαιώνεται ο χειριστής που εκπέμπει, ότι η συχνότητα είναι ελεύθερη για να συνεχίσει την μεταβίβαση. Επίσης, αυτό δίνει τη δυνατότητα στον λαμβάνοντα χειριστή να ζητήσει τυχόν επαναλήψεις μερών του μηνύματος που δεν ελήφθησαν.

5.2.1.5.8 Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες λέξεις και φράσεις, οι οποίες έχουν την έννοια που αναγράφεται δίπλα τους:

Φράση	*Έννοια*
ACKNOWLEDGE	"Γνωρίστε μου αν λάβατε και καταλάβατε το μήνυμα αυτό."
AFFIRM	"Ναι."
APPROVED	"Η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται."
BREAK	"Γνωρίζεται διαχωρισμός μεταξύ των μερών του μηνύματος" *(Χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των μερών του μηνύματος)*
BREAK BREAK	"Γνωρίζεται διαχωρισμός μεταξύ μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε διαφορετικά αεροσκάφη σε περιοχή μεγάλης κίνησης."
CANCEL	"Ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγούμενα."
CHECK	"Εξετάστε ένα σύστημα ή μια διαδικασία." *(Δεν χρησιμοποιείται σε άλλη περίπτωση. Συνήθως δεν αναμένεται απάντηση)*
CLEARED	"Εξουσιοδοτείστε να ενεργήσετε σύμφωνα με τους όρους που καθορίσθηκαν."
CONFIRM	"Αιτούμαι επιβεβαίωση της: *(εξουσιοδότησης, οδηγίας, ενέργειας, πληροφορίας)*".
CONTACT	"Επικοινωνήστε με..."
CORRECT	"Αυτό είναι ορθό" ή "Αυτό είναι ακριβές"
CORRECTION	"Έχει γίνει λάθος σ' αυτή τη μεταβίβαση, (*ή* στο μήνυμα που προσδιορίζεται). Το ορθό είναι..."

Φράση	*Έννοια*
DISREGARD	"Αγνοήσατε."
GO AHEAD	"Προβείτε στη μεταβίβαση του μηνύματόςσας." *Σημείωση.- Δεν χρησιμοποιείται όταν υπάρχει πιθανότητα παρανόησης της φράσης "GO AHEAD" σαν εξουσιοδότηση προς αεροσκάφος. Η φράση "GO AHEAD" μπορεί να παραληφθεί και αντί αυτής να χρησιμοποιηθεί ως απάντηση το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος αεροναυτικού σταθμού ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του αποκρινόμενου αεροναυτικού σταθμού.*
HOW DO YOU READ	"Ποια είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου;" (*βλέπε παρ.* 5.2.1.8.4)
I SAY AGAIN	"Επαναλαμβάνω για σαφήνεια ή έμφαση."
MAINTAIN	"Συνεχίσατε σύμφωνα με τους όρους που έχουν τεθεί" ή με την κυριολεκτική της έννοια, π.χ. "Maintain VFR".
MONITOR	"Ακροασθείτε στη (συχνότητα)"
NEGATIVE	"Όχι" *ή* "Δεν παρέχεται έγκριση" ή "Αυτό δεν είναι ορθό" ή "Δεν δύναμαι".
OVER	"Η μεταβίβασή μου τελείωσε και αναμένω απάντησή σας" *Σημείωση.- Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.*
OUT	"Η παρούσα ανταπόκριση τελείωσε και δεν αναμένεται απάντηση." *Σημείωση.- Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.*
READ BACK	"Επαναλάβατε ολόκληρο το μήνυμα, (ή κάποιο συγκεκριμένο μέρος του), όπως ακριβώς το λάβατε.-"
RECLEARED	"Έχει γίνει αλλαγή στην τελευταία εξουσιοδότηση που σας δόθηκε και η νέα εξουσιοδότηση υπερισχύει ολόκληρης της προηγούμενης ή μέρους της:"

REPORT	"Δώστε μου την εξής πληροφορία..."
REQUEST	"Θα ήθελα να μου πείτε" *ή* "επιθυμώ να λάβω..."
Φράση	*Έννοια*
ROGER	"Έχω λάβει ολόκληρη την τελευταία μεταβίβασή σας" *Σημείωση.- Σε καμία περίπτωση δεν χρησιμοποιείται ως απάντηση ερώτηση που απαιτεί "READ BACK" ή απευθείας καταφατική (AFFIRM) ή αρνητική (NEGATIVE) απάντηση*
SAY AGAIN	"Επαναλάβατε ολόκληρο ή το εξής μέρος της τελευταίας μεταβίβασής σας."
SPEAK SLOWER	"Ελαττώστε το ρυθμό ομιλίας σας." *Σημείωση.- Για τον κανονικό ρυθμό ομιλίας βλέπε παράγραφο 5.2.1.5.3 β).*
STANDBY	"Περιμένετε και θα σας καλέσω." *Σημείωση.- Ο καλών συνήθως επιχειρεί να αποκαταστήσει την επικοινωνία πάλι, εάν η καθυστέρηση είναι μεγάλη. Η φράση STANDBY δεν αποτελεί έγκριση ή άρνηση.*
UNABLE	"Δεν δύναμαι να συμμορφωθώ προς το αίτημα, την οδηγία ή την εξουσιοδότηση." *Σημείωση.- Η φράση UNABLE συνήθως ακολουθείται από αιτιολόγηση.*
WILCO	*(Συντομευμένη έκφραση του "WILL COMPLY")* ή "Κατανοώ το τηλεγράφημά σας και θα συμμορφωθώ με αυτό."
WORDS TWICE	α) *Ως αίτηση:* "Η επικοινωνία είναι δύσκολη. Παρακαλώ μεταβιβάστε κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων δύο φορές." β) *Ως πληροφορία:* "Επειδή η επικοινωνία είναι δύσκολη κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων σε αυτό το μήνυμα θα μεταβιβαστεί δύο φορές."

5.2.1.6 Σύνθεση των μηνυμάτων

5.2.1.6.1 Τα μηνύματα που διεκπεραιώνονται πλήρως από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία περιλαμβάνουν τα παρακάτω μέρη με την εξής σειρά:

α) την κλήση η οποία περιλαμβάνει τον αποδέκτη και τον εκδότη. (βλέπε παράγραφο 5.2.1.7.3),

β) το κείμενο (βλέπε παράγραφο 5.2.1.6.2.1.1)

Σημείωση.- Στα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζεται η εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας:

(κλήση) NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE ZERO
(κείμενο) REQUEST SELCAL CHECK
ή
(κλήση) SWISSAIR ONE ONE ZERO NEW YORK RADIO
(κείμενο) CONTACT SAN JUAN ON FIVE SIX

5.2.1.6.2 Τα μηνύματα που απαιτείται να διεκπεραιωθούν για τμήμα της διαδρομής τους μέσω του AFTN και, επίσης, μηνύματα που δεν διεκπεραιώνονται σύμφωνα με τον προκαθορισμένο τρόπο διανομής (βλέπε παράγραφο 3.3.7.1), περιλαμβάνουν τα εξής:

5.2.1.6.2.1 Μηνύματα που εκδίδονται από αεροσκάφος:

1) την κλήση (βλέπε παράγραφο 5.2.1.7.3),
2) τη λέξη FOR,
3) το όνομα οργανισμού στον οποίο απευθύνονται,
4) το όνομα του σταθμού προορισμού,
5) το κείμενο.

5.2.1.6.2.1.1 Το κείμενο των μηνυμάτων πρέπει να είναι τόσο σύντομο όσο απαιτείται για να διαβιβασθούν οι απαραίτητες πληροφορίες. Επίσης, πρέπει να γίνεται πλήρης χρήση της τυποποιημένης φρασεολογίας του ICAO.

Σημείωση.- Στα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζεται η εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας:

(κλήση) BOSTON RADIO SWISSAIR ONE TWO EIGHT
(διεύθυνση) FOR SWISSAIR BOSTON
(κείμενο) NUMBER ONE ENGINE CHANGE REQUIRED

5.2.1.6.2.2 Μηνύματα που απευθύνονται σε αεροσκάφη. Όταν τηλεγράφημα, που έχει συνταχθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.2, αναμεταβιβάζεται από ένα αεροναυτικό σταθμό προς αεροσκάφος σε πτήση, η επικεφαλίδα και η διεύθυνση του μηνύματος AFTN, παραλείπονται κατά την αναμεταβίβασή του από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία.

5.2.1.6.2.2.1 Όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5.2.1.6.2.2, η μεταβίβαση του μηνύματος από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία περιλαμβάνει:

α) το κείμενο (που περιλαμβάνει και τις διορθώσεις (COR) που υπάρχουν σε μήνυμα AFTN),

β) τη λέξη FROM,

γ) το όνομα και την τοποθεσία του εκδότη του μηνύματος (λαμβάνονται από το τμήμα εκδότη του μηνύματος AFTN).

5.2.1.6.2.2.2 Όταν το κείμενο του μηνύματος που μεταβιβάζεται από αεροναυτικό σταθμό σε αεροσκάφος σε πτήση, περιέχει συντμήσεις που έχει εγκρίνει ο ICAO, αυτές οι συντμήσεις πρέπει κανονικά να αποκωδικοποιούνται, κατά τη μεταβίβαση, στις αντίστοιχες λέξεις ή φράσεις της γλώσσας που χρησιμοποιείται, με εξαίρεση τις συντμήσεις οι οποίες λόγω της συχνής χρήσης τους είναι γενικά κατανοητές από το εμπλεκόμενο προσωπικό.

Σημείωση.- Οι συντμήσεις που αποτελούν τις εξαιρέσεις της παραγράφου 5.2.1.6.2.2.2, αναφέρονται λεπτομερώς στα σχετικά τμήματα του εγχειριδίου του ICAO "PANS-ABC" (Doc 8400).

5.2.1.7 Κλήση

5.2.1.7.1 Ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης αεροναυτικών σταθμών

Σημείωση.- Η διαμόρφωση των χαρακτηριστικών κλήσης όπως προδιαγράφεται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών της ITU S19 Τμήματα III και VII.

5.2.1.7.1.1 Οι αεροναυτικοί σταθμοί στην κινητή αεροναυτική υπηρεσία προσδιορίζονται από:

α) το όνομα της τοποθεσίας, και

β) το όνομα της μονάδας ή της υπηρεσίας που παρέχεται.

5.2.1.7.1.2 Ο χαρακτηρισμός μιας μονάδας ή υπηρεσίας γίνεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, εκτός από την περίπτωση που το όνομα της τοποθεσίας ή της μονάδας/υπηρεσίας μπορεί να παραλείπεται, με την προϋπόθεση ότι έχει αποκατασταθεί ικανοποιητική επικοινωνία.

Μονάδα / Υπηρεσία	*Χαρακτηριστικό κλήσης*
κέντρο ελέγχου περιοχής - area control centre	CONTROL
έλεγχος προσέγγισης - approach control	APPROACH
αφίξεις που ελέγχονται από radar προσέγγισης - approach control radar arrivals	ARRIVAL
Αναχωρήσεις που ελέγχονται από radar προσέγγισης - approach control radar departures	DEPARTURE
έλεγχος αεροδρομίου - aerodrome control	TOWER
έλεγχος επίγειων κινήσεων - surface movement control	GROUND
radar (γενικά) - radar	RADAR
radar προσεγγίσεων ακριβείας - precision approach radar	PRECISION
ραδιογωνιομετρικός σταθμός - direction - finding station	HOMER
υπηρεσία πληροφοριών πτήσης - flight information service	INFORMATION
clearance delivery – έκδοση εξουσιοδότησης	DELIVERY
έλεγχος χώρου στάθμευσης αεροσκαφών - apron control	APRON
επιμελητεία - company dispatch	DISPATCH
αεροναυτικός σταθμός - aeronautical station	RADIO

5.2.1.7.2 Χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκαφών στη ραδιοτηλεφωνία

5.2.1.7.2.1 Πλήρη χαρακτηριστικά κλήσης

5.2.1.7.2.1.1 Το χαρακτηριστικό κλήσης ενός αεροσκάφους στη ραδιοτηλεφωνία ανήκει σε ένα από τους τύπους που καθορίζονται παρακάτω:

Τύπος α) - οι χαρακτήρες που αντιστοιχούν στα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους.

Τύπος β) - το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το αεροσκάφος ακολουθούμενο από τους τελευταίους τέσσερις (4) χαρακτήρες των στοιχείων νηολόγησης του αεροσκάφους.

Τύπος γ) - το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το αεροσκάφος ακολουθούμενο από τον αριθμό πτήσης.

Σημείωση 1.- Το όνομα του κατασκευαστή του αεροσκάφους ή το όνομα του τύπου του αεροσκάφους μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ραδιοτηλεφωνικό πρόθεμα στο παραπάνω χαρακτηριστικό κλήσης Τύπου α) (βλέπε Πίνακα 5-1.).

Σημείωση 2.- Τα τηλεφωνικά προσδιοριστικά που αναφέρονται στους παραπάνω Τύπους β) και γ), περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services" (Doc 8585).

Σημείωση 3.- Οποιοδήποτε από τα παραπάνω χαρακτηριστικά κλήσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη στήλη 7 του σχεδίου πτήσης ICAO, ως αναγνωριστικό του αεροσκάφους. Οδηγίες για τη συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS – ATM" (Doc 4444).

5.2.1.7.2.2 Συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης

5.2.1.7.2.2.1 Τα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης των αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2.1.7.2.1.1, με εξαίρεση τον Τύπο γ), μπορούν να συντομευτούν εφ' όσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 5.2.1.7.3.3.1. Οι τύποι των συντομευμένων χαρακτηριστικών κλήσης έχουν ως εξής:

Τύπος α) - Ο πρώτος χαρακτήρας του νηολογίου και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης.

Τύπος β) - Το τηλεφωνικό προσδιοριστικό του αερομεταφορέα στον οποίο ανήκει το αεροσκάφος και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης.

Τύπος γ) - Δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος.

Σημείωση.- Τόσο το όνομα του κατασκευαστή του αεροσκάφους, όσο και ο τύπος του αεροσκάφους μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντί του πρώτου χαρακτήρα του παραπάνω Τύπου α).

	Τύπος α)			*Τύπος β-β)*	*Τύπος γ)*
Πλήρες χαρακτηριστικό κλήσης	N 57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Συντομευμένο χαρακτηριστικό κλήσης	N26 ή N826	CESSNA CD ή CESSNA BCD	CITATION CD ή CITATION BCD	VARIG MA ή VARIG VMA	(Δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος)

** Παραδείγματα στα οποία παρουσιάζεται η εφαρμογή της Σημείωσης 1 της παραγράφου 5.2.1.7.2.1.1*

Πίνακας 5-1. Παραδείγματα πλήρων και συντομευμένων χαρακτηριστικών κλήσης (βλέπε παρ. 5.2.1.7.2.1 και 5.2.1.7.2.2)

5.2.1.7.3 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

5.2.1.7.3.1 Τα αεροσκάφη δεν αλλάζουν τον τύπο του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που επιτρέπεται προσωρινά τέτοια αλλαγή, μετά από οδηγίες της μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για λόγους ασφάλειας.

5.2.1.7.3.1.1 Καμία εκπομπή δεν απευθύνεται σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της απογείωσης, κατά το τελευταίο μέρος της τελικής φάσης προσέγγισης ή κατά την προσγείωση, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας.

5.2.1.7.3.2 Επίτευξη ραδιοτηλεφωνικής επικοινωνίας

5.2.1.7.3.2.1 Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας χρησιμοποιούνται πάντα πλήρη ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης. Αεροσκάφος που προβαίνει σε επίτευξη επικοινωνίας πρέπει να συμμορφώνεται στη διαδικασία κλήσης που καθορίζεται στον Πίνακα 5-2

5.2.1.7.3.2.2 Σταθμός που έχει υποχρέωση να μεταβιβάζει πληροφορία σε όλους τους σταθμούς που πιθανόν

θα την λάβουν, αρχίζει τη μεταβίβαση με τη γενική κλήση "ALL STATIONS", η οποία ακολουθείται από το χαρακτηριστικό κλήσης του.

Σημείωση.- Δεν αναμένεται απάντηση σε τέτοιες γενικές κλήσεις εκτός αν κάποιοι σταθμοί κληθούν ατομικά να επιβεβαιώσουν λήψη.

5.2.1.7.3.2.3 Η απάντηση σε κλήσεις σαν τη παραπάνω γίνεται σύμφωνα με τον Πίνακα 5-3.

5.2.1.7.3.2.4 Όταν ο σταθμός λαμβάνει κλήση που απευθύνεται σ' αυτόν αλλά δεν είναι βέβαιος για το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που καλεί, απαντά μεταβιβάζοντας τα εξής:

STATION CALLING ... (χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που κλήθηκε)

SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας.

(ο σταθμός CAIRO απαντά)

STATION CALLING CAIRO (παύση) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN

5.2.1.7.3.2.5 Οι επικοινωνίες για επίτευξη επαφής αρχίζουν με κλήση και απάντηση, εκτός αν είναι βέβαιο ότι ο σταθμός που κλήθηκε θα λάβει την κλήση οπότε, ο σταθμός που καλεί μπορεί να μεταβιβάσει το μήνυμα χωρίς να περιμένει απάντηση από τον καλούμενο.

Πίνακας 5-2. Διαδικασία κλήσης
στη ραδιοτηλεφωνία*
(βλέπε παράγραφο 5.2.1.7.3.2.1)

	Τύπος α)	Τύπος β)	Τύπος γ)
Προσδιορισμός καλούμενου σταθμού	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Προσδιορισμός καλούντος σταθμού	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321**

** Σε ορισμένες περιπτώσεις που η κλήση γίνεται από αεροναυτικό σταθμό, μπορεί να χρησιμοποιηθούν γι αυτή κωδικοποιημένα ηχητικά σήματα (τόνοι).*

*** Με εξαίρεση τα τηλεφωνικά προσδιοριστικά και τον τύπο του αεροσκάφους, κάθε χαρακτήρας του χαρακτηριστικού κλήσης προφέρεται χωριστά. Για τον αλφαβητισμό των γραμμάτων χρησιμοποιείται το ραδιοτηλεφωνικό φωνητικό αλφάβητο που περιγράφεται στην παράγραφο 5.2.1.3. Οι αριθμοί προφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.1.4.*

Πίνακας 5-3. Διαδικασία απάντησης
στη ραδιοτηλεφωνία
(βλέπε παράγραφο 5.2.1.7.3.2.3)

	Τύπος α)	Τύπος β)	Τύπος γ)
Προσδιορισμός καλούμενου σταθμού	GABCD *	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Προσδιορισμός καλούντος σταθμού	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Πρόσκληση για έναρξη μεταβίβασης	GO AHEAD	GO AHEAD	GO AHEAD

* Με εξαίρεση το τηλεφωνικό προσδιοριστικό και τον τύπο του αεροσκάφους, κάθε χαρακτήρας του χαρακτηριστικού κλήσης προφέρεται χωριστά. Για τον αλφαβητισμό των γραμμάτων χρησιμοποιείται το ραδιοτηλεφωνικό φωνητικό αλφάβητο που περιγράφεται στην παράγραφο 5.2.1.3. Οι αριθμοί προφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο 5.2.1.4

5.2.1.7.3.2.6 Η επικοινωνία αέρος-αέρος μεταξύ χειριστών αεροσκαφών, πραγματοποιείται στο δίαυλο 123,45 MHz, με απ' ευθείας κλήση συγκεκριμένου σταθμού αεροσκάφους, ή, με γενική κλήση, λαμβάνοντας υπόψη τους όρους και προϋποθέσεις που διέπουν τη χρήση του διαύλου.

Σημείωση.- Οι όροι και προϋποθέσεις για τη χρήση των διαύλων αέρος - αέρος περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 10 της Σύμβασης, Τόμος V, παράγραφος 4.1.3.2.1 και Τόμος II, παράγραφος 5.2.2.1.1.4.

5.2.1.7.3.2.6.1 Δεδομένου ότι το αεροσκάφος είναι δυνατό να ακροάται σε περισσότερες από μια συχνότητες, η αρχική κλήση πρέπει να περιλαμβάνει το ειδικό αναγνωριστικό του διαύλου "INTERPILOT".

Σημείωση.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας κλήσης.

CLIPPER 123 - SABENA 901 - INTERPILOT - DO YOU READ

ή

ANY AIRCRAFT VICINITY OF 30 NORTH 160 EAST - JAPANAIR 401 - INTERPILOT - OVER

5.2.1.7.3.3 Συνέχιση των ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών.

5.2.1.7.3.3.1 Τα συντομευμένα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης που περιγράφονται στην παράγραφο 5.2.1.7.2.2, χρησιμοποιούνται μόνο μετά την αποκατάσταση ικανοποιητικής επικοινωνίας και εφ' όσον δεν υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί σύγχυση. Οι σταθμοί των αεροσκαφών χρησιμοποιούν τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης τους, μόνο όταν έχουν κληθεί με αυτά από τους αεροναυτικούς σταθμούς.

5.2.1.7.3.3.2 Μετά την αποκατάσταση επαφής επιτρέπεται η συνέχιση των επικοινωνιών και στις δύο διευθύνσεις, χωρίς να χρησιμοποιούνται στη συνέχεια τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης ή κλήσης μέχρι το τέλος της επαφής.

5.2.1.7.3.3.3 Για την αποφυγή πιθανής σύγχυσης, όταν μεταβιβάζονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις ATC, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι πιλότοι πάντα αναφέρουν το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους προς το οποίο απευθύνεται η εξουσιοδότηση.

5.2.1.7.3.4 Ένδειξη διαύλου εκπομπής

5.2.1.7.3.4.1 Επειδή ο χειριστής του αεροναυτικού σταθμού συνήθως παρακολουθεί περισσότερες από μια συχνότητες, η κλήση πρέπει να ακολουθείται από ένδειξη της συχνότητας που χρησιμοποιήθηκε εκτός αν αυτή αναγνωρίζεται με άλλο τρόπο.

5.2.1.7.3.4.2 Όταν δεν υπάρχει πιθανότητα δημιουργίας σύγχυσης, μόνο τα δύο πρώτα ψηφία της υψηλής (HF) συχνότητας (σε kHz), απαιτούνται για την αναγνώριση του διαύλου εκπομπής.

Σημείωση.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας.

(PAA 325 καλεί το Kingston στους 8 871 kHz)

KINGSTON CLIPPER THREE TWO FIVE - ON EIGHT EIGHT

5.2.1.7.3.4.3 Με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου

5.2.1.7.3.4.4, στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες VHF, για τον προσδιορισμό του διαύλου εκπομπής, πρέπει να χρησιμοποιούνται και τα 6 ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστικού, εκτός των περιπτώσεων που το πέμπτο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσαρα πρώτα ψηφία.

Σημείωση 1.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 5.2.1.7.3.4.3:

Δίαυλος	Μεταβιβάζεται ως
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

Σημείωση 2.- Επειδή, σε συστήματα αεροσκάφους με δυνατότητα διαχωρισμού 25 kHz ή πλέον, η μόνη δυνατή επιλογή στον πίνακα διαχείρισης ραδιο-επικοινωνιών είναι αυτή των πρώτων πέντε ψηφίων του αριθμητικού προσδιοριστικού, πρέπει να ασκείται ιδιαίτερη προσοχή ως προς την ένδειξη του διαύλου εκπομπής ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών VHF, σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστικού σε εναέριο χώρο στον οποίο οι δίαυλοι επικοινωνιών διαχωρίζονται με 25 kHz ή πλέον.

Σημείωση 3.- Τα αριθμητικά προσδιοριστικά αντιστοιχούν στον προσδιορισμό διαύλων του Πίνακα 4-1 (bis) του Τόμου V του Παραρτήματος 10 της Σύμβασης.

5.2.1.7.3.4.4 Σε εναέριο χώρο όπου, όλοι οι δίαυλοι επικοινωνιών φωνής VHF διαχωρίζονται μεταξύ τους με 25 ή περισσότερα kHz και η επιχειρησιακή απαίτηση, όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή, δεν επιβάλλει τη χρήση των έξι ψηφίων που προβλέπεται στην παράγραφο 5.2.1.7.3.4.3, χρησιμοποιούνται τα πρώτα πέντε ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστικού, εκτός των περιπτώσεων που το πέμπτο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσαρα πρώτα ψηφία.

Σημείωση 1.- Τα ακόλουθα παραδείγματα παρουσιάζουν την εφαρμογή της διαδικασίας της παραγράφου 5.2.1.7.3.4.4 και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις στον πίνακα διαχείρισης ραδιο-επικοινωνιών του αεροσκάφους, στις διακριτές περιπτώσεις που ο τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός έχει δυνατότητες διαχωρισμού διαύλων 25 kHz ή 8,33/25 kHz:

Δίαυλος	Μεταβιβάζεται ως	Ρύθμιση πίνακα για εξοπλισμό με διαχωρισμό: 25 kHz (5 ψηφία)	8,33/25 kHz (6 ψηφία)
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	118,00	118,000
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	118,02	118,025
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	118,05	118,050
118,075	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	118,07	118,075
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	118,10	118,100

Σημείωση 2.- Σε εναέριο χώρο όπου χρησιμοποιούνται πέντε ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστικού και εντός του οποίου ίπτανται αεροσκάφη με δυνατότητες διαχωρισμού διαύλων 8,33/25 kHz, πρέπει να ασκείται ιδιαίτερη προσοχή ως προς την ένδειξη του διαύλου εκπομπής ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών VHF. Σε συστήματα αεροσκαφών με δυνατότητες διαχωρισμού διαύλων 8,33 kHz ή πλέον, είναι δυνατή η επιλογή έξι ψηφίων στον πίνακα διαχείρισης ραδιο-επικοινωνιών. Πρέπει συνεπώς να διασφαλίζεται η ρύθμιση του πέμπτου και έκτου ψηφίου σε δίαυλο 25 kHz (Σημείωση 1 ανωτέρω).

Σημείωση 3.- Τα αριθμητικά προσδιοριστικά αντιστοιχούν στον προσδιορισμό διαύλων του Πίνακα 4-1 (bis) του Τόμου V του Παραρτήματος 10 της Σύμβασης.

5.2.1.8 Διαδικασίες δοκιμών

5.2.1.8.1 Ο τύπος των δοκιμαστικών εκπομπών περιλαμβάνει τα εξής:

α) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούμενου σταθμού,

β) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

γ) τις λέξεις RADIO CHECK,

δ) τη συχνότητα που χρησιμοποιείται.

5.2.1.8.2 Η απάντηση στη δοκιμαστική εκπομπή περιλαμβάνει τα εξής:

α) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

β) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροναυτικού σταθμού που απαντά,

γ) πληροφορίες που αναφέρονται στην καταληπτότητα της εκπομπής του αεροσκάφους.

5.2.1.8.3 Η δοκιμαστική εκπομπή και η απάντηση σ' αυτή καταγράφονται στον αεροναυτικό σταθμό.

5.2.1.8.4 Όταν γίνονται δοκιμές χρησιμοποιείται η εξής κλίμακα καταληπτότητας:

Κλίμακα καταληπτότητας

1 Ακατάληπτα
2 Καταληπτά ορισμένες φορές
3 Καταληπτά με δυσκολία
4 Καταληπτά
5 Απόλυτα καταληπτά

5.2.1.9 Ανταλλαγή επικοινωνιών

5.2.1.9.1 Οι επικοινωνίες είναι περιεκτικές και σαφείς και γίνεται χρήση της τυποποιημένης φρασεολογίας, όταν υπάρχει.

5.2.1.9.1.1 Συντομευμένες διαδικασίες επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον όταν έχει γίνει αρχική επαφή και δεν υπάρχει πιθανότητα δημιουργίας σύγχυσης.

5.2.1.9.2 Βεβαίωση λήψης. Ο χειριστής που λαμβάνει, πριν βεβαιώσει λήψη του μηνύματος, βεβαιώνεται ότι το έλαβε σωστά.

Σημείωση.- Η βεβαίωση λήψης δεν πρέπει να συγχέεται με τη βεβαίωση ενδιάμεσης λήψης στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνικού δικτύου.

5.2.1.9.2.1 Η βεβαίωση λήψης μηνύματος από σταθμό αεροσκάφους περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους.

5.2.1.9.2.2 Σταθμός αεροσκάφους πρέπει να βεβαιώνει τη λήψη σημαντικών μηνυμάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή μέρους αυτών με την επανάληψή τους, η οποία τερματίζεται με τη μεταβίβαση του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης του.

Σημείωση 1.- Οι εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι οδηγίες και πληροφορίες που απαιτούν επανάληψη καθορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444).

Σημείωση 2.- Το ακόλουθο παράδειγμα παρουσιάζει την εφαρμογή της προηγούμενης διαδικασίας:

(Εξουσιοδότηση ATC από σταθμό δικτύου προς αεροσκάφος)

Σταθμός:
TWA NINE SIX THREE MADRID.
Αεροσκάφος:
MADRID TWA NINE SIX THREE - GO AHEAD.
Σταθμός:
TWA NINE SIX THREE MADRID - ATC CLEARS TWA NINE SIX THREE
TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET.
Αεροσκάφος (βεβαιώνει λήψη):
CLEARED TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET- TWA NINE SIX THREE.
Σταθμός (βεβαιώνει την ορθότητα της επανάληψης):
MADRID

5.2.1.9.2.3 Όταν η βεβαίωση λήψης μεταβιβάζεται από αεροναυτικό σταθμό:

1) Προς σταθμό αεροσκάφους: περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους, που ακολουθείται, αν κρίνεται απαραίτητο, από το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροναυτικού σταθμού.

2) Προς άλλο αεροναυτικό σταθμό: Περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροναυτικού σταθμού που βεβαιώνει λήψη.

5.2.1.9.2.3.1 Ο αεροναυτικός σταθμός βεβαιώνει λήψη αναφορών θέσης καθώς και άλλων αναφορών προόδου πτήσης με επανάληψη αυτών, η οποία τερματίζεται με το χαρακτηριστικό κλήσης του, εκτός αν η διαδικασία επανάληψης πρέπει να διακοπεί προσωρινά για να αποτραπεί η συμφόρηση στο δίαυλο επικοινωνίας.

5.2.1.9.2.4 Είναι επιτρεπτή, για επαλήθευση, η επανάληψη του μηνύματος από το σταθμό που το έλαβε ως επιπρόσθετη βεβαίωση λήψης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο σταθμός προς τον οποίο επαναλαμβάνεται το μήνυμα, βεβαιώνει την ορθότητα της επανάληψης με την μεταβίβαση του χαρακτηριστικού κλήσης του.

5.2.1.9.2.5 Αν στο ίδιο μήνυμα περιλαμβάνονται μαζί η αναφορά θέσης και άλλες πληροφορίες, (όπως π.χ. μετεωρολογικές αναφορές), η βεβαίωση λήψης πρέπει να γίνεται με λέξεις όπως π.χ. "WEATHER RECEIVED" μετά την επανάληψη της αναφοράς θέσης, εκτός αν απαιτείται οι πληροφορίες αυτές να ληφθούν και από άλλους σταθμούς του δικτύου. Η βεβαίωση λήψης άλλων μηνυμάτων γίνεται με τη μεταβίβαση από τον αεροναυτικό σταθμό μόνο του χαρακτηριστικού κλήσης.

5.2.1.9.3 Τέλος συνδιάλεξης. Μια ραδιοτηλεφωνική συνδιάλεξη πρέπει να τερματίζεται από τον λαμβάνοντα σταθμό με χρήση του χαρακτηριστικού κλήσης του.

5.2.1.9.4 Διορθώσεις και επαναλήψεις

5.2.1.9.4.1 Όταν γίνει λάθος στη μεταβίβαση, τότε μεταβιβάζεται η λέξη "CORRECTION", επαναλαμβάνεται η τελευταία ομάδα ή φράση που μεταβιβάστηκε σωστά και στη συνέχεια ακολουθεί η σωστή μεταβίβαση του μηνύματος.

5.2.1.9.4.2 Αν η διόρθωση πρέπει να γίνει με επανάληψη όλου του μηνύματος, ο χειριστής χρησιμοποιεί τη φράση "CORRECTION, I SAY AGAIN " πριν μεταβιβάσει το μήνυμα για δεύτερη φορά.

5.2.1.9.4.3 Όταν ο χειριστής που μεταβιβάζει το μήνυμα προβλέπει ότι η λήψη θα είναι δύσκολη, μεταβιβάζει τα ουσιώδη μέρη του δύο φορές.

5.2.1.9.4.4 Όταν ο χειριστής που λαμβάνει, αμφιβάλει για την ορθότητα του μηνύματος που έλαβε, ζητάει επανάληψη είτε ολόκληρου του μηνύματος είτε μέρους αυτού.

5.2.1.9.4.5 Αν απαιτείται επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, μεταβιβάζονται οι λέξεις "SAY AGAIN". Για την επανάληψη τμήματος του μηνύματος, ο χειριστής μεταβιβάζει "SAY AGAIN ALL BEFORE... (πρώτη λέξη που ελήφθη σωστά)" ή "SAY AGAIN... (λέξη, που προηγείται από το τμήμα που δεν ελήφθη) TO... (λέξη, που είναι μετά το τμήμα που δεν ελήφθη)" ή "SAY AGAIN ALL AFTER... (τελευταία λέξη που ελήφθη σωστά)".

5.2.1.9.4.6 Άλλες ειδικές πληροφορίες πρέπει να ζητούνται κατάλληλα, όπως: "SAY AGAIN ALTIMETER", "SAY AGAIN WIND".

5.2.1.9.4.7 Αν, στη διάρκεια του ελέγχου για την ορθότητα της επανάληψης, ο χειριστής διαπιστώσει ότι έγιναν λάθη σε ορισμένα μέρη μεταβιβάζει τη φράση "NEGATIVE I SAY AGAIN", στο τέλος της επανάληψης και στη συνέχεια επαναλαμβάνει τα μέρη αυτά σωστά.

5.2.1.9.5 Αναφορές "ομαλής πτήσης"

Όταν μεταβιβάζονται από αεροσκάφη αναφορές "ομαλής πτήσης" περιλαμβάνουν την κλήση η οποία ακολουθείται από τις λέξεις "OPERATIONS NORMAL".

5.2.2 Επίτευξη και Διατήρηση Επικοινωνιών

5.2.2.1 Ακρόαση - Ώρες υπηρεσίας

5.2.2.1.1 Κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι σταθμοί αεροσκαφών ακροώνται, όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή και δεν διακόπτουν την ακρόαση χωρίς να ειδοποιήσουν τους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς σταθμούς, εκτός αν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας.

5.2.2.1.1.1 Αεροσκάφη που εκτελούν μεγάλες υπερπόντιες πτήσεις ή πτήσεις σε περιοχές πάνω από τις οποίες απαιτείται τα αεροσκάφη να φέρουν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (emergency locator transmitter - ELT), ακροώνται συνέχεια στη συχνότητα ασφάλειας και κινδύνου VHF 121,5 MHz, εκτός από τις περιόδους που αυτά διεξάγουν επικοινωνίες σε άλλους διαύλους VHF ή βρίσκονται σε αδυναμία λόγω περιορισμένου εξοπλισμού του αεροσκάφους ή άλλης απασχόλησης του χειριστή αεροσκάφους, να κάνουν ταυτόχρονα ακρόαση σε δύο διαύλους.

5.2.2.1.1.2 Τα αεροσκάφη ακροώνται συνεχώς στη συχνότητα κινδύνου VHF 121,5 MHz, σε περιοχές ή διαδρομές όπου υπάρχει η πιθανότητα αναχαίτισης ή άλλων επικίνδυνων καταστάσεων και έχει διατυπωθεί σχετική απαίτηση από την αρμόδια αρχή.

5.2.2.1.1.3 Αεροσκάφη σε άλλες πτήσεις, εκτός εκείνων που καθορίζονται στις παραγράφους 5.2.2.1.1.1 και 5.2.2.1.1.2, ακροώνται στη συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό.

5.2.2.1.1.4 Όποιος χρησιμοποιεί διαύλους VHF για επικοινωνίες αέρος-αέρος, βεβαιώνεται ότι γίνεται κατάλληλη ακρόαση στις καθορισμένες συχνότητες ATS, στην αεροναυτική συχνότητα ασφάλειας και κινδύνου και σε όλες τις άλλες συχνότητες υποχρεωτικής ακρόασης.

5.2.2.1.2 Οι αεροναυτικοί σταθμοί εκτελούν ακρόαση όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή.

5.2.2.1.3 Οι αεροναυτικοί σταθμοί ακροώνται συνεχώς στη συχνότητα κινδύνου VHF 121,5 MHz, κατά τις ώρες λειτουργίας των μονάδων στις οποίες είναι εγκατεστημένοι.

Σημείωση.- Σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν την χρήση της συχνότητας 121,5 MHz από αεροναυτικούς σταθμούς, βλέπε Παράρτημα 10 της Σύμβασης, Τόμος V, παράγραφος 4.1.3.1.1.

5.2.2.1.4 Όταν είναι αναγκαία για οποιοδήποτε λόγο η

διακοπή λειτουργίας σταθμού αεροσκάφους ή αεροναυτικού σταθμού, ενημερώνονται, αν είναι δυνατό, οι άλλοι ενδιαφερόμενοι σταθμοί και γνωστοποιείται σ' αυτούς η αναμενόμενη ώρα επαναλειτουργίας του σταθμού. Όταν ξαναρχίσει η λειτουργία του σταθμού ενημερώνονται σχετικά όλοι οι ενδιαφερόμενοι σταθμοί.

5.2.2.1.4.1 Όταν είναι αναγκαίο να παραταθεί η διακοπή της λειτουργίας του σταθμού πέρα από το χρόνο που αρχικά καθορίστηκε, η νέα ώρα επαναλειτουργίας του σταθμού γνωστοποιείται, είτε κατά την ώρα που αρχικά καθορίστηκε, είτε λίγο πριν.

5.2.2.1.5 Όταν χρησιμοποιούνται δύο ή περισσότερες συχνότητες ATS από τον ίδιο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να παρέχονται μέσα ταυτόχρονης αναμετάδοσης των εκπομπών ATS και αεροσκαφών που διεξάγονται σε κάθε συχνότητα, στις υπόλοιπες χρησιμοποιούμενες συχνότητες, ώστε να μπορούν οι σταθμοί των αεροσκαφών στην περιοχή να παρακολουθούν όλες τις εκπομπές από και προς τον ελεγκτή.

5.2.2.2 Αρχές λειτουργίας δικτύου (επικοινωνίες σε συχνότητες HF)

5.2.2.2.1 Οι αεροναυτικοί σταθμοί ραδιοτηλεφωνικού δικτύου πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους σύμφωνα με τις παρακάτω αρχές δικτύου, για παροχή της απαιτούμενης αερεπίγειας υπηρεσίας επικοινωνίας σε αεροσκάφη που πετούν μέσα στην περιοχή δικαιοδοσίας του δικτύου.

5.2.2.2.2 Όταν το δίκτυο αποτελείται από πολλούς σταθμούς, οι επικοινωνίες δικτύου, για εξυπηρέτηση κάθε τμήματος της διαδρομής αεροσκάφους, εξασφαλίζονται από επιλεγμένους σταθμούς που καθορίζονται ως "κανονικοί σταθμοί" για το αντίστοιχο τμήμα της διαδρομής.

Σημείωση 1.- Η επιλογή των πιο πάνω κανονικών σταθμών για συγκεκριμένο τμήμα της διαδρομής, πραγματοποιείται όπου είναι αναγκαίο με τοπικές ή περιοχικές συμφωνίες και αν κρίνεται απαραίτητο, μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ των Κρατών που είναι υπεύθυνα για το δίκτυο.

Σημείωση 2.- Γενικά, ως κανονικοί σταθμοί θεωρούνται οι σταθμοί που εξυπηρετούν τις τοποθεσίες που έχουν άμεση σχέση με τις πτήσεις στο συγκεκριμένο τμήμα της διαδρομής, δηλαδή όσοι εξυπηρετούν σημεία αναχωρήσεων και προσγειώσεων, αρμόδια κέντρα πληροφοριών πτήσεων ή κέντρα ελέγχου περιοχής. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ως κανονικοί σταθμοί θεωρούνται και άλλοι σταθμοί κατάλληλα εγκατεστημένοι που προορίζονται για συμπληρωματική τηλεπικοινωνιακή κάλυψη ή για σκοπούς ενδιάμεσης λήψης.

Σημείωση 3.- Κατά την επιλογή των κανονικών σταθμών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες διάδοσης των συχνοτήτων που χρησιμοποιούνται.

5.2.2.2.3 Σε περιοχές ή διαδρομές, όπου οι συνθήκες διάδοσης ραδιοκυμάτων, η διάρκεια των πτήσεων ή η απόσταση μεταξύ των αεροναυτικών σταθμών υπαγορεύουν τη λήψη πρόσθετων μέτρων για εξασφάλιση συνεχούς αερεπίγειας επικοινωνίας σε όλο το τμήμα της διαδρομής, οι κανονικοί σταθμοί αναλαμβάνουν την ευθύνη να εκτελούν πρωτεύουσα φυλακή, κάθε ένας για το τμήμα της πτήσης, για το οποίο μπορεί να εξασφαλίσει περισσότερο αποτελεσματικά την διεκπεραίωση των μηνυμάτων που προέρχονται από τα αεροσκάφη.

5.2.2.2.4 Κάθε κανονικός σταθμός, στα πλαίσια της πρωτεύουσας φυλακής που εκτελεί, μεταξύ των άλλων:

α) είναι υπεύθυνος για τον καθορισμό της κατάλληλης πρωτεύουσας και δευτερεύουσας συχνότητας για τις επικοινωνίες του με τα αεροσκάφη,

β) λαμβάνει όλες τις αναφορές θέσης και διεκπεραιώνει άλλα μηνύματα, προς και από τα αεροσκάφη, ουσιώδη για τη διεξαγωγή των πτήσεων με ασφάλεια,

γ) είναι υπεύθυνος για τις ενέργειες που απαιτούνται σε περίπτωση απώλειας των επικοινωνιών (βλέπε παράγραφο 5.2.2.7.2).

5.2.2.2.5 Η μεταβίβαση της υπευθυνότητας της πρωτεύουσας φυλακής από ένα σταθμό στον επόμενο, κανονικά, γίνεται τη στιγμή της διέλευσης από τα όρια της περιοχής πληροφοριών πτήσης ή της περιοχής ελέγχου. Η φυλακή αυτή παρέχεται, στην έκταση που είναι δυνατό, από το σταθμό που εξυπηρετεί το κέντρο ελέγχου πληροφοριών πτήσεων ή το κέντρο ελέγχου περιοχής, της περιοχής μέσα στην οποία πετάει το αεροσκάφος. Παρ' όλα αυτά, όταν το απαιτούν οι συνθήκες, οι σταθμοί εκτελούν την πρωτεύουσα φυλακή και πέρα από αυτά τα γεωγραφικά όρια ή παύουν την εκτέλεση φυλακής πριν το αεροσκάφος φθάσει στα όρια, αν μ' αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται σημαντική βελτίωση στις αερεπίγειες επικοινωνίες.

5.2.2.3 Χρησιμοποιούμενες συχνότητες

5.2.2.3.1 Οι σταθμοί αεροσκαφών χρησιμοποιούν τις κατάλληλες ραδιο-συχνότητες.

5.2.2.3.1.1 Ο ραδιοσταθμός ελέγχου των αερεπίγειων επικοινωνιών καθορίζει τις συχνότητες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, σε ομαλές συνθήκες, από τους σταθμούς αεροσκαφών που λειτουργούν κάτω από τον έλεγχό του.

5.2.2.3.1.2 Στις επικοινωνίες δικτύου, ο αρχικός προσδιορισμός της πρωτεύουσας και δευτερεύουσας συχνότητας, γίνεται από το σταθμό του δικτύου με τον οποίο το αεροσκάφος εκτελεί τον έλεγχο πριν από την πτήση ή την πρώτη επαφή μετά την απογείωση. Ο σταθμός αυτός βεβαιώνεται επίσης ότι και οι άλλοι σταθμοί του δικτύου έλαβαν γνώση των καθορισμένων αυτών συχνοτήτων, όπου απαιτείται.

5.2.2.3.2 Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός καθορίζει συχνότητες σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 5.2.2.3.1.1 ή 5.2.2.3.1.2, λαμβάνει υπόψη του τα δεδομένα διάδοσης και την απόσταση στην οποία θα γίνουν οι επικοινωνίες.

5.2.2.3.3 Αν η συχνότητα που καθορίστηκε από αεροναυτικό σταθμό αποδειχθεί ακατάλληλη, το αεροσκάφος πρέπει να προτείνει εναλλακτική συχνότητα.

5.2.2.3.4 Όταν, παρά τα καθοριζόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 5.1.1, οι συχνότητες αερεπίγειων επικοινωνιών χρησιμοποιούνται για την ανταλλαγή, μεταξύ των σταθμών του δικτύου, μηνυμάτων ουσιαστικής σημασίας για τον συντονισμό και τη συνεργασία τους, οι επικοινωνίες αυτές δεν πρέπει να γίνονται στις συχνότητες του δικτύου στις οποίες παρατηρείται σημαντική αερεπίγεια τηλεπικοινωνιακή κίνηση στο χρόνο αυτό. Σε όλες τις περιπτώσεις οι επικοινωνίες με σταθμούς αεροσκαφών έχουν προτεραιότητα σε σχέση με τις επικοινωνίες μεταξύ σταθμών εδάφους.

5.2.2.4 Επίτευξη επικοινωνίας

5.2.2.4.1 Οι σταθμοί αεροσκαφών επικοινωνούν, όσο είναι δυνατό, απ' ευθείας με τον κατάλληλο σταθμό

ελέγχου των αερεπίγειων επικοινωνιών, στην περιοχή του οποίου πετούν τα αεροσκάφη. Αν αυτό δεν είναι δυνατό τότε χρησιμοποιούν οποιοδήποτε κατάλληλο αναμεταβιβαστικό μέσο που διατίθεται για τη μεταβίβαση των μηνυμάτων τους προς το σταθμό ελέγχου.

5.2.2.4.2 Όταν δεν είναι δυνατή η επίτευξη ομαλής επικοινωνίας από αεροναυτικό σταθμό προς σταθμό αεροσκάφους, ο αεροναυτικός σταθμός χρησιμοποιεί οποιοδήποτε διαθέσιμο αναμεταβιβαστικό μέσο, κατάλληλο για τη μεταβίβαση των μηνυμάτων προς το σταθμό του αεροσκάφους. Αν οι προσπάθειες αυτές αποτύχουν, ειδοποιείται ο εκδότης σύμφωνα με διαδικασίες που καθορίζονται από την αρμόδια Αρχή.

5.2.2.4.3 Όταν, κατά τη λειτουργία δικτύου, δεν έχει αποκατασταθεί η επικοινωνία μεταξύ σταθμού αεροσκάφους και κανονικού σταθμού μετά την εκτέλεση κλήσης και στην πρωτεύουσα και στη δευτερεύουσα συχνότητα, τότε, κάποιος από τους υπόλοιπους, κανονικούς ως προς την πτήση αυτή σταθμούς του δικτύου, θα πρέπει να βοηθήσει για την εξυπηρέτηση της πτήσης, είτε ειδοποιώντας το σταθμό που κλήθηκε πρώτος είτε, σε περίπτωση κλήσης που προέρχεται από αεροσκάφος, απαντώντας στην κλήση και λαμβάνοντας τα μηνύματα από το αεροσκάφος.

5.2.2.4.3.1 Άλλοι σταθμοί του δικτύου αναλαμβάνουν την υποχρέωση για παροχή ανάλογης εξυπηρέτησης μόνο όταν αποτύχουν οι προσπάθειες των κανονικών σταθμών για την επίτευξη επικοινωνίας.

5.2.2.4.4 Οι διατάξεις των παραγράφων 5.2.2.4.3 και 5.2.2.4.3.1 εφαρμόζονται επίσης:

α) όταν αιτείται από την ενδιαφερόμενη υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας,

β) όταν η επικοινωνία που αναμένεται από το αεροσκάφος δεν πραγματοποιήθηκε μέσα σε ορισμένη χρονική περίοδο μετά την οποία δημιουργούνται υπόνοιες για απώλεια των επικοινωνιών.

Σημείωση.- Η προηγούμενη χρονική περίοδος μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή ATS.

5.2.2.5 Αλλαγή συχνότητας σε επικοινωνίες με συχνότητες HF

5.2.2.5.1 Ο σταθμός αεροσκάφους ειδοποιείται από τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό για την αλλαγή ραδιοσυχνότητας ή δικτύου. Εφόσον αυτή η ειδοποίηση δεν γίνει, ο σταθμός αεροσκάφους ενημερώνει προηγουμένως τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό, πριν προβεί στην αλλαγή.

5.2.2.5.2 Η αλλαγή δικτύου, γίνεται κατά προτίμηση όταν το αεροσκάφος βρίσκεται σε επικοινωνία με σταθμό, ο οποίος εργάζεται και στα δύο δίκτυα, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των επικοινωνιών. Αν παρ' όλα αυτά η αλλαγή του δικτύου πρέπει να γίνει ταυτόχρονα με την ανάληψη της επικοινωνίας από άλλο σταθμό του δικτύου, τότε η ανάληψη αυτή συντονίζεται από τους δύο σταθμούς του δικτύου πριν την ειδοποίηση ή παροχή εξουσιοδότησης για αλλαγή συχνότητας. Το αεροσκάφος πρέπει, επίσης, να ενημερώνεται για την πρωτεύουσα και δευτερεύουσα συχνότητα που θα χρησιμοποιηθούν μετά την αλλαγή.

5.2.2.5.3 Σταθμός αεροσκάφους που άλλαξε συχνότητα ακρόασης, πληροφορεί τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό, αν αυτό απαιτείται από την αρμόδια Αρχή ATS, ότι η επικοινωνία στη νέα συχνότητα έχει επιτευχθεί.

5.2.2.5.4 Όταν σταθμός αεροσκάφους εισέρχεται σε δίκτυο μετά την απογείωση μεταβιβάζει στον αρμόδιο κανονικό σταθμό την ώρα απογείωσής του ή την ώρα πάνω από το τελευταίο σημείο αναφοράς.

5.2.2.5.5 Σταθμός αεροσκάφους που εισέρχεται σε νέο δίκτυο, μεταβιβάζει στον αρμόδιο κανονικό σταθμό την ώρα πάνω από το τελευταίο σημείο αναφοράς ή τη θέση που αναφέρθηκε τελευταία.

5.2.2.5.6 Σε κάθε περίπτωση, πριν κάποιος σταθμός αεροσκάφους εγκαταλείψει το δίκτυο, ειδοποιεί σχετικά τον αρμόδιο κανονικό σταθμό, χρησιμοποιώντας κατάλληλα μια από τις ακόλουθες φράσεις:

α) όταν μεταφέρεται σε δίαυλο επικοινωνιών χειριστή αεροσκάφους- ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας:

Αεροσκάφος: CHANGING TO... (μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην οποία αναφέρεται),

β) μετά την προσγείωση:

Αεροσκάφος: LANDED... (τοποθεσία)... (χρόνος).

5.2.2.6 Αλλαγή συχνότητας σε επικοινωνίες με συχνότητες VHF

5.2.2.6.1 Ένα αεροσκάφος ειδοποιείται από τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό για την αλλαγή από μια συχνότητα σε άλλη, σύμφωνα με τις καθορισμένες διαδικασίες. Αν τέτοια ειδοποίηση δεν γίνει, ο σταθμός του αεροσκάφους ενημερώνει τον αεροναυτικό σταθμό πριν την αλλαγή.

5.2.2.6.2 Όταν γίνεται αρχική επαφή ή όταν εγκαταλείπεται μια συχνότητα VHF, ο σταθμός αεροσκάφους μεταβιβάζει αυτές τις πληροφορίες, όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή.

5.2.2.7 Απώλεια επικοινωνιών

5.2.2.7.1 Αερεπίγειες

5.2.2.7.1.1 Όταν δεν είναι δυνατή η επίτευξη επαφής με αεροναυτικό σταθμό στην καθορισμένη συχνότητα, τότε ο σταθμός αεροσκάφους επιχειρεί να κάνει επαφή σε άλλη συχνότητα κατάλληλη για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Αν αυτή η προσπάθεια αποτύχει, ο σταθμός αεροσκάφους επιχειρεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με άλλο αεροναυτικό σταθμό ή σταθμό αεροσκάφους σε συχνότητες κατάλληλες για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Επιπλέον, σταθμός αεροσκάφους που λειτουργεί σε δίκτυο ακροάται στην κατάλληλη συχνότητα VHF για τυχόν κλήσεις από γειτονικά αεροσκάφη.

5.2.2.7.1.2 Αν οι προσπάθειες που προβλέπονται στην παράγραφο 5.2.2.7.1.1 αποτύχουν, ο σταθμός αεροσκάφους μεταβιβάζει το τηλεγράφημά του δύο φορές στην καθορισμένη συχνότητα ή συχνότητες προτάσσοντας τη φράση “TRANSMITTING BLIND” και, αν απαιτείται, συμπεριλαμβάνει τον αποδέκτη ή τους αποδέκτες του μηνύματος.

5.2.2.7.1.2.1 Σε επικοινωνίες δικτύου, τα μηνύματα τυφλής μεταβίβασης μεταβιβάζονται δύο φορές και στις δύο συχνότητες, δηλαδή, την πρωτεύουσα και τη δευτερεύουσα. Πριν γίνει αλλαγή συχνότητας, το αεροσκάφος οφείλει να ανακοινώσει την συχνότητα στην οποία αλλάζει.

5.2.2.7.1.3 Ανωμαλία δέκτη

5.2.2.7.1.3.1 Σταθμός αεροσκάφους που δεν μπορεί να πετύχει επικοινωνία λόγω βλάβης του δέκτη, μεταδίδει αναφορές στις προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις, στην συχνότητα που είναι σε χρήση προτάσσοντας τη φράση: “TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”. Αυτά τα μηνύματα μεταβιβάζονται δύο φορές συνεχόμενα. Στη διαδικασία αυτή, το αεροσκάφος

αναφέρει επίσης την ώρα στην οποία προτίθεται να πραγματοποιήσει την επόμενη μεταβίβαση.

5.2.2.7.1.3.2 Αεροσκάφος στο οποίο παρέχεται έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική εξυπηρέτηση, πέρα από τα στοιχεία που καθορίζονται στην παρ. 5.2.2.7.1.3.1, μεταβιβάζει πληροφορίες σχετικές με τις προθέσεις του χειριστή αεροσκάφους αναφορικά με τη συνέχιση της πτήσης.

5.2.2.7.1.3.3 Όταν ένα αεροσκάφος δεν δύναται να αποκαταστήσει επικοινωνία λόγω βλάβης στις συσκευές, πρέπει να χρησιμοποιήσει τον κατάλληλο κώδικα του SSR, αν υπάρχει, για να γνωστοποιήσει τη σχετική βλάβη.

Σημείωση.- Οι γενικοί κανονισμοί που ισχύουν στην περίπτωση απώλειας επικοινωνιών περιέχονται στο Παράρτημα 2 της Σύμβασης.

5.2.2.7.2 Εδάφους - Αέρος

5.2.2.7.2.1 Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός δεν μπορεί να αποκαταστήσει επαφή με σταθμό αεροσκάφους μετά από κλήσεις στις συχνότητες που θεωρεί ότι ακροάται το αεροσκάφος:

α) αιτείται από άλλους αεροναυτικούς σταθμούς να βοηθήσουν καλώντας το αεροσκάφος και αναμεταβιβάζοντας τα μηνύματα, αν απαιτείται.

β) αιτείται από αεροσκάφη στη διαδρομή να προσπαθήσουν να έρθουν σε επικοινωνία με το αεροσκάφος και να αναμεταβιβάσουν τα μηνύματα, αν απαιτείται.

5.2.2.7.2.2 Οι διατάξεις της παραγράφου 5.2.2.7.2.1 εφαρμόζονται επίσης:

α) μετά από αίτημα της ενδιαφερόμενης μονάδας ATS,

β) όταν η επικοινωνία που αναμένεται από το αεροσκάφος δεν έχει πραγματοποιηθεί σε ορισμένη χρονική περίοδο, μετά την οποία δημιουργούνται υπόνοιες για απώλεια επικοινωνίας.

Σημείωση.- Η προηγούμενη χρονική περίοδος μπορεί να καθοριστεί από την αρμόδια Αρχή ATS.

5.2.2.7.2.3 Αν οι προσπάθειες που καθορίζονται στην παράγραφο 5.2.2.7.2.1, αποτύχουν, ο αεροναυτικός σταθμός μεταβιβάζει τα μηνύματα που προορίζονται για το αεροσκάφος, εκτός από τις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, με τυφλή μεταβίβαση, στη συχνότητα ή συχνότητες στις οποίες πιστεύεται ότι κάνει ακρόαση το αεροσκάφος.

5.2.2.7.2.4 Οι εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας δεν μεταβιβάζονται προς τα αεροσκάφη με τυφλή εκπομπή, εκτός αν το ζητήσει συγκεκριμένα ο εκδότης.

5.2.2.7.3 Γνωστοποίηση απώλειας επικοινωνιών. Ο ραδιοσταθμός αερεπίγειου ελέγχου ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα ATS και την επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, το ταχύτερο δυνατό, σχετικά με οποιαδήποτε απώλεια αερεπίγειας επικοινωνίας.

5.2.3 Διεκπεραίωση μηνυμάτων σε συχνότητες HF

5.2.3.1 Γενικά

5.2.3.1.1 Ένας σταθμός αεροσκάφους που λειτουργεί ως σταθμός δικτύου, εφόσον οι συνθήκες επικοινωνιών το επιτρέπουν, μεταβιβάζει τα μηνύματα του προς εκείνους τους σταθμούς του δικτύου, μέσω των οποίων μπορούν να προωθηθούν γρήγορα στον τελικό προορισμό τους. Ιδιαίτερα, οι αναφορές αεροσκαφών, που είναι απαραίτητες στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, μεταβιβάζονται στο σταθμό του δικτύου με τον οποίο εξυπηρετείται το κέντρο πληροφοριών πτήσεων ή το κέντρο ελέγχου περιοχής στον έλεγχο του οποίου βρίσκεται το αεροσκάφος. Αντίθετα, μηνύματα που προορίζονται για αεροσκάφος σε πτήση μεταβιβάζονται όταν είναι δυνατό, απευθείας στο αεροσκάφος, από το σταθμό που εξυπηρετεί την περιοχή του εκδότη.

Σημείωση.- Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ένα αεροσκάφος μπορεί να χρειασθεί να επικοινωνήσει με αεροναυτικό σταθμό, που βρίσκεται εκτός του δικτύου που εξυπηρετεί το συγκεκριμένο τμήμα της διαδρομής του. Αυτό επιτρέπεται με τον όρο, ότι δεν θα προκαλέσει διακοπή της συνεχούς ακρόασης στο δίκτυο, όταν η ακρόαση αυτή κρίνεται απαραίτητη από την αρμόδια Αρχή ATS, ή αδικαιολόγητη παρεμβολή στις επικοινωνίες των υπόλοιπων αεροναυτικών σταθμών.

5.2.3.1.2 Μηνύματα που μεταβιβάζονται από αεροσκάφος σε σταθμό δικτύου πρέπει, όταν είναι δυνατό, να λαμβάνονται με βεβαίωση λήψης και από άλλους σταθμούς του δικτύου, οι οποίοι εξυπηρετούν τοποθεσίες στις οποίες η πληροφορία είναι επίσης απαραίτητη.

Σημείωση 1.- Ρυθμίσεις για τη διανομή των μηνυμάτων, που προέρχονται από αεροσκάφη και δεν έχουν διεύθυνση, γίνονται μετά από πολυμερείς ή τοπικές συμφωνίες.

Σημείωση 2.- Γενικά, ο αριθμός των σταθμών που πρέπει να κάνουν ενδιάμεση λήψη, πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο, ανάλογα με τις υπηρεσιακές απαιτήσεις.

5.2.3.1.2.1 Η βεβαίωση ενδιάμεσης λήψης γίνεται αμέσως μετά τη βεβαίωση λήψης από το σταθμό στον οποίο μεταβιβάστηκε το μήνυμα.

5.2.3.1.2.2 Η βεβαίωση ενδιάμεσης λήψης μηνύματος πραγματοποιείται με τη μεταβίβαση του χαρακτηριστικού κλήσης του σταθμού ο οποίος έλαβε το μήνυμα, το οποίο ακολουθείται από τη λέξη ROGER, αν είναι επιθυμητό, και το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που μεταβίβασε το μήνυμα.

5.2.3.1.2.3 Αν μέσα σε ένα λεπτό δεν βεβαιωθεί ενδιάμεση λήψη, τότε, ο σταθμός που έλαβε το μήνυμα από το αεροσκάφος, το προωθεί κανονικά μέσω της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας προς το σταθμό ή σταθμούς που δεν μπορούν να βεβαιώσουν ενδιάμεση λήψη.

5.2.3.1.2.3.1 Όταν, λόγω σοβαρών δυσχερειών, επιβάλλεται τα παραπάνω μηνύματα να προωθηθούν δια μέσου των αερεπίγειων διαύλων, λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις της παραγράφου 5.2.2.3.4.

5.2.3.1.2.4 Όταν η προώθηση των παραπάνω μηνυμάτων γίνεται διαμέσου του δικτύου σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τα μηνύματα απευθύνονται στον ενδιαφερόμενο σταθμό ή σταθμούς του δικτύου.

5.2.3.1.2.5 Οι σταθμοί, στους οποίους προωθήθηκαν τέτοια μηνύματα, πραγματοποιούν τοπική διανομή αυτών, με τον ίδιο τρόπο, ως αν είχαν ληφθεί απευθείας από το αεροσκάφος από τον δίαυλο αερεπίγειων επικοινωνιών.

5.2.3.1.2.6 Αεροναυτικός σταθμός ο οποίος λαμβάνει μήνυμα που περιέχει μετεωρολογικές πληροφορίες ή αναφορά πτήσης από αεροσκάφος σε πτήση, το προωθεί χωρίς καθυστέρηση:

1) προς την μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

και τα μετεωρολογικά γραφεία με τα οποία συνεργάζεται ο αεροναυτικός σταθμός,

2) προς τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, αν έχει διατυπώσει σαφή απαίτηση λήψης τέτοιων μηνυμάτων.

5.2.3.1.3 Οι διατάξεις της παραγράφου 5.2.3.1.2 πρέπει, επίσης, να εφαρμόζονται, όσο είναι δυνατό, στις επικοινωνίες εκτός δικτύου.

5.2.3.1.4 Όταν μήνυμα που προορίζεται για αεροσκάφος σε πτήση λαμβάνεται από αεροναυτικό σταθμό, ο οποίος συμπεριλαμβάνεται στη διεύθυνση και ο οποίος βρίσκεται σε αδυναμία να επικοινωνήσει με το αεροσκάφος, πρέπει να προωθηθεί σε εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς της διαδρομής οι οποίοι ενδέχεται να μπορούν να επικοινωνήσουν με το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Η παραπάνω διαδικασία δεν αποκλείει τη μεταβίβαση του μηνύματος στο αεροσκάφος στο οποίο απευθύνεται, από τον αεροναυτικό σταθμό ο οποίος το έλαβε αρχικά για προώθηση, αν ο σταθμός αυτός έχει αργότερα δυνατότητα να επικοινωνήσει με το αεροσκάφος.

5.2.3.1.4.1 Αν ο αεροναυτικός σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα βρίσκεται σε αδυναμία να το προωθήσει σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5.2.3.1.4, συμβουλεύεται τον εκδότη.

5.2.3.1.4.2 Ο αεροναυτικός σταθμός που προωθεί το μήνυμα, διορθώνει τη διεύθυνσή του, με αντικατάσταση του ενδείκτη τοπωνυμίας του με τον ενδείκτη τοπωνυμίας του αεροναυτικού σταθμού στον οποίο προωθείται το μήνυμα.

5.2.3.2 Μεταβίβαση μηνυμάτων ATS σε αεροσκάφη

5.2.3.2.1 Αν δεν είναι δυνατή η προώθηση μηνύματος ATS σε αεροσκάφος μέσα στον χρόνο που καθορίζεται από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, τότε ο αεροναυτικός σταθμός το αναφέρει στον εκδότη του μηνύματος. Δεν αναλαμβάνεται καμία ενέργεια στη συνέχεια, για το συγκεκριμένο μήνυμα εκτός αν δοθούν ειδικές οδηγίες από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

5.2.3.2.2 Αν η παράδοση μηνύματος ATS είναι αβέβαιη, επειδή δεν μπορεί να βεβαιωθεί η λήψη του, ο αεροναυτικός σταθμός πρέπει να θεωρήσει ότι το αεροσκάφος δεν έλαβε το μήνυμα και να γνωρίσει αμέσως στον εκδότη, ότι το μήνυμα μεταβιβάστηκε, αλλά δεν ελήφθη βεβαίωση λήψης του.

5.2.3.2.3 Αεροναυτικός σταθμός που έλαβε μήνυμα από υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, δεν μεταβιβάζει σε άλλο σταθμό του δικτύου την υπευθυνότητα για παράδοση του μηνύματος στο αεροσκάφος. Όμως, σε περίπτωση δύσκολης επικοινωνίας, άλλοι σταθμοί παρέχουν βοήθεια, όταν απαιτηθεί στην αναμεταβίβαση του μηνύματος στο αεροσκάφος. Στην περίπτωση αυτή, ο σταθμός που έλαβε το μήνυμα από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζει, χωρίς καθυστέρηση, οριστική διαβεβαίωση ότι το αεροσκάφος βεβαίωσε ορθή λήψη του μηνύματος.

5.2.3.3 Καταγραφή αερεπίγειων επικοινωνιών σε τηλέτυπο

5.2.3.3.1 Όταν πραγματοποιείται καταγραφή σε τηλέτυπο χρησιμοποιείται η εξής διαδικασία:

α) κάθε γραμμή αρχίζει από το αριστερό περιθώριο,

β) για κάθε μεταβίβαση χρησιμοποιείται νέα γραμμή,

γ) κάθε επικοινωνία περιλαμβάνει μέρος ή το σύνολο των παρακάτω στοιχείων με την εξής σειρά:

1) το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που καλεί,

2) το κείμενο του μηνύματος,

3) το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούμενου σταθμού ή του σταθμού που λαμβάνει, το οποίο ακολουθείται από την κατάλληλη σύντμηση για ένδειξη "RECEIVED", "READBACK" ή "NO REPLY HEARD",

4) το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού ή των σταθμών που βεβαιώνουν ενδιάμεση λήψη, ακολουθούμενο από την κατάλληλη σύντμηση για ένδειξη "RECEIVED",

5) προσδιοριστικό της συχνότητας που χρησιμοποιήθηκε,

6) ώρα επικοινωνίας σε UTC,

δ) τα ελλιπή μέρη του κειμένου του μηνύματος προσδιορίζονται με το χειρισμό τριών τελειών, (διάστημα. διάστημα. διάστημα. διάστημα), ή τριών γραμμάτων Μ (διάστημα Μ διάστημα Μ διάστημα Μ διάστημα),

ε) διορθώσεις λαθών, κατά την εκτύπωση, γίνονται με χειρισμό του πληκτρολογίου, (διάστημα Ε διάστημα Ε διάστημα Ε διάστημα), το οποίο ακολουθείται από το σωστό μέρος. Λάθη που διαπιστώνονται μετά το τέλος του μηνύματος διορθώνονται μετά την τελευταία καταχώρηση, με τη σύντμηση COR, η οποία ακολουθείται από το σωστό μέρος.

5.2.4 Διαδικασίες SELCAL

Σημείωση.- Οι διαδικασίες που περιλαμβάνονται στην παρ. 5.2.4, εφαρμόζονται όταν χρησιμοποιείται επιλογικό σύστημα κλήσης (SELCAL) και αντικαθιστούν ορισμένες από τις διαδικασίες που σχετίζονται με την κλήση που αναφέρεται στην παράγραφο 5.2.1.

5.2.4.1 Γενικά

5.2.4.1.1 Στο επιλογικό σύστημα κλήσης, γνωστό σαν SELCAL, η κλήση με φωνή αντικαθίσταται με την εκπομπή κωδικοποιημένων τόνων προς το αεροσκάφος μέσω των ραδιοτηλεφωνικών διαύλων. Η απλή επιλογική κλήση αποτελείται από ένα συνδυασμό τεσσάρων προεπιλεγμένων ακουστικών τόνων, των οποίων η εκπομπή διαρκεί κατά προσέγγιση 2 δευτερόλεπτα. Οι τόνοι παράγονται σε ειδική συσκευή κωδικοποίησης του αεροναυτικού σταθμού και λαμβάνονται από ειδική συσκευή αποκωδικοποίησης, η οποία συνδέεται στην έξοδο του δέκτη του αεροσκάφους. Η λήψη του καθορισμένου κωδικοποιημένου τόνου (κώδικας SELCAL), ενεργοποιεί το σύστημα κλήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους που εκπέμπει οπτικά ή ακουστικά σήματα.

Σημείωση. - Λόγω του περιορισμένου αριθμού κωδικών SELCAL, η εκχώρηση παρόμοιων κωδικών είναι αναμενόμενη. Συνεπώς η χρήση των ενδεδειγμένων διαδικασιών ραδιοτηλεφωνίας (RTF), που περιλαμβάνονται σε αυτό το κεφάλαιο, τονίζεται ιδιαιτέρων όταν αποκαθίσταται επικοινωνία μέσω SELCAL.

5.2.4.1.2 Η διαδικασία κλήσης SELCAL χρησιμοποιείται από σταθμούς κατάλληλα εξοπλισμένους για επιλογικές κλήσεις εδάφους - αέρος σε διαύλους διαδρομής HF και VHF.

5.2.4.1.3 Ο χειριστής αεροσκάφους που είναι εφοδιασμένο με συσκευή SELCAL, έχει επίσης τη δυνατότητα να εκτελεί τη συνηθισμένη ακρόαση, αν απαιτείται.

5.2.4.2 Γνωστοποίηση κωδίκων SELCAL αεροσκαφών σε αεροναυτικούς σταθμούς.

5.2.4.2.1 Ο αερομεταφορέας και το ίδιο το αεροσκάφος έχουν την ευθύνη γνωστοποίησης του κώδικα SELCAL που σχετίζεται με το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους, προς όλους τους αεροναυτικούς σταθμούς με τους οποίους προβλέπεται να επικοινωνήσει το αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης του.

5.2.4.2.2 Οι αερομεταφορείς κοινοποιούν τακτικά, αν είναι δυνατό, τους πίνακες κωδίκων SELCAL που εκχωρούνται στα αεροσκάφη ή στις πτήσεις τους σε όλους τους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς σταθμούς.

5.2.4.2.3 Τα αεροσκάφη πρέπει:

α) να περιλαμβάνουν τον κώδικα SELCAL στο σχέδιο πτήσης που καταθέτουν στην αρμόδια μονάδα ATS,

β) να βεβαιώνονται ότι ο αεροναυτικός σταθμός HF διαθέτει τον ορθό κώδικα SELCAL, πραγματοποιώντας προσωρινή επικοινωνία μαζί του, όσο καλύπτεται ακόμη από συχνότητες VHF.

Σημείωση.- Η συμπλήρωση του σχεδίου πτήσης γίνεται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444).

5.2.4.3 Έλεγχος πριν από την πτήση

5.2.4.3.1 Ο σταθμός αεροσκάφους επικοινωνεί με τον κατάλληλο αεροναυτικό σταθμό και ζητά έλεγχο SELCAL πριν από την πτήση. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου γνωστοποιεί στον αεροναυτικό σταθμό τον κώδικα SELCAL του αεροσκάφους, αν απαιτείται.

5.2.4.3.2 Όταν έχει εκχωρηθεί πρωτεύουσα και δευτερεύουσα συχνότητα, ο έλεγχος SELCAL πραγματοποιείται πρώτα στη δευτερεύουσα συχνότητα και στη συνέχεια στην πρωτεύουσα, στην οποία και συνεχίζει τις επικοινωνίες ο σταθμός του αεροσκάφους.

5.2.4.3.3 Αν κατά τον έλεγχο πριν από την πτήση διαπιστωθεί ότι η εγκατάσταση SELCAL του σταθμού εδάφους ή του αεροσκάφους, είναι εκτός ενεργείας, το αεροσκάφος κάνει συνεχή ακρόαση κατά τη διάρκεια της πτήσης, μέχρι να επαναλειτουργήσει κανονικά η συσκευή SELCAL.

5.2.4.4 Επίτευξη επικοινωνιών

5.2.4.4.1 Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός προβαίνει σε κλήση SELCAL, το αεροσκάφος απαντάει, μεταβιβάζοντας το χαρακτηριστικό κλήσης του, το οποίο ακολουθείται από τη φράση "GO AHEAD".

5.2.4.5 Διαδικασίες διαδρομής

5.2.4.5.1 Ο σταθμός αεροσκάφους βεβαιώνεται ότι ο κατάλληλος αεροναυτικός σταθμός ή σταθμοί γνωρίζουν ότι αυτός βρίσκεται σε ακρόαση για κλήσεις SELCAL.

5.2.4.5.2 Οι αεροναυτικοί σταθμοί μπορούν, με βάση Περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, να προβαίνουν σε κλήσεις προς τα αεροσκάφη με το σύστημα SELCAL, για λήψη προγραμματισμένων αναφορών από αυτά.

5.2.4.5.3 Όταν έχει αποκατασταθεί επικοινωνία SELCAL με κάποιο σταθμό αεροσκάφους, οι αεροναυτικοί σταθμοί χρησιμοποιούν SELCAL, όποτε χρειασθεί να καλέσουν το αεροσκάφος.

5.2.4.5.4 Αν σήμα SELCAL παραμένει αναπάντητο μετά από δύο κλήσεις χωριστά στην πρωτεύουσα και δευτερεύουσα συχνότητα, τότε ο αεροναυτικός σταθμός πρέπει να καλέσει με φωνή.

5.2.4.5.5 Οι σταθμοί δικτύου ενημερώνονται αμέσως μεταξύ τους, όταν παρατηρείται ανωμαλία στη λειτουργία εγκατάστασης SELCAL σε σταθμό εδάφους ή αεροσκάφους. Παρομοίως, τα αεροσκάφη βεβαιώνονται ότι οι αεροναυτικοί σταθμοί που σχετίζονται με την πτήση, έχουν ενημερωθεί άμεσα για την τυχόν κακή λειτουργία της εγκατάστασης SELCAL και για την ανάγκη οι κλήσεις να γίνονται με φωνή.

5.2.4.5.6 Όλοι οι σταθμοί ενημερώνονται σχετικά με την αποκατάσταση ομαλής λειτουργίας της εγκατάστασης SELCAL.

5.2.4.6 Εκχώρηση κωδίκων SELCAL σε αεροσκάφη

5.2.4.6.1 Γενικά, ο κώδικας SELCAL των αεροσκαφών συσχετίζεται με το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης τους, δηλαδή, όταν χρησιμοποιείται ο αριθμός πτήσης στο χαρακτηριστικό κλήσης, ο κώδικας SELCAL του αεροσκάφους παρατίθεται δίπλα στον αριθμό πτήσης. Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, ο κώδικας SELCAL του αεροσκάφους παρατίθεται δίπλα στον αριθμό νηολογίου.

Σημείωση.- Οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν συνεχώς περισσότερο το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης που αποτελείται από το συνδυασμό της σύντμησης του αερομεταφορέα και του αριθμού πτήσης. Για το λόγο αυτό, η συσκευή SELCAL των αεροσκαφών πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένη, ώστε να επιτρέπει το συσχετισμό ενός συγκεκριμένου κώδικα με ένα συγκεκριμένο αριθμό πτήσης, δηλαδή να προσαρμόζεται σε συνδυασμούς κωδίκων. Στο στάδιο αυτό, όμως, οι περισσότερες από τις συσκευές SELCAL αεροσκαφών είναι τύπου απλού κώδικα και δεν είναι δυνατό τα αεροσκάφη με τέτοιες συσκευές να ανταποκριθούν στην προηγούμενη διαδικασία. Αυτό δεν πρέπει να εμποδίζει τη χρήση του χαρακτηριστικού κλήσης στο οποίο περιέχεται ο αριθμός πτήσης, αν ένα κατάλληλα εξοπλισμένο αεροσκάφος θέλει να χρησιμοποιήσει αυτόν τον τύπο χαρακτηριστικού κλήσης.

Είναι, όμως, απαραίτητο όπως, σε περίπτωση χρήσης από το αεροσκάφος συσκευής απλού κώδικα σε συνδυασμό χαρακτηριστικού κλήσης με αριθμό πτήσης, οι σταθμοί εδάφους να ενημερώνονται για τον κώδικα SELCAL που διατίθεται στο αεροσκάφος σε σχέση με την κάθε πτήση.

5.3 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών κινδύνου και επείγουσας ανάγκης

5.3.1 Γενικά

Σημείωση.- Οι διαδικασίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 5.3 έχουν εφαρμογή στην ραδιοτηλεφωνία. Οι διατάξεις του Άρθρου S30 και του Παραρτήματος S13 του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών της ITU γενικά ισχύουν, εκτός της διατάξεως του S30.9, που επιτρέπει να χρησιμοποιούνται άλλες διαδικασίες όταν υπάρχουν ιδιαίτερες συμφωνίες μεταξύ Κρατών. Οι διατάξεις αυτές, επίσης, εφαρμόζονται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες μεταξύ σταθμών αεροσκαφών και σταθμών της κινητής ναυτικής υπηρεσίας.

5.3.1.1 Η ανταπόκριση κινδύνου και επείγουσας ανάγκης περιλαμβάνει όλα τα ραδιοτηλεφωνικά μηνύματα που αφορούν καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης αντίστοιχα. Οι καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης ορίζονται ως εξής:

α) Κίνδυνος: Κατάσταση απειλής από σοβαρό και/ή επικείμενο κίνδυνο και αίτηση άμεσης βοήθειας.

β) Επείγουσα ανάγκη: Κατάσταση που αφορά την

ασφάλεια αεροσκάφους ή άλλου οχήματος ή ανθρώπου που επιβαίνει σ' αυτό, ή βρίσκεται εν όψει, η οποία όμως δεν απαιτεί παροχή άμεσης βοήθειας.

5.3.1.2 Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY και το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης PAN PAN, χρησιμοποιούνται στην αρχή της πρώτης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης αντίστοιχα.

5.3.1.2.1 Στην αρχή της επικοινωνίας ανταπόκρισης κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, επιτρέπεται η χρήση των ραδιοτηλεφωνικών σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

5.3.1.3 Οι εκδότες μηνυμάτων που απευθύνονται σε αεροσκάφη ευρισκόμενα σε κατάσταση κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, περιορίζουν στο ελάχιστο τον αριθμό και το περιεχόμενο των μηνυμάτων που απαιτούνται κατά περίπτωση.

5.3.1.4 Αν δεν δοθεί βεβαίωση λήψης από το σταθμό στον οποίο το αεροσκάφος απευθύνει το μήνυμα κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, τότε προσφέρουν βοήθεια άλλοι σταθμοί, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 5.3.2.2 και 5.3.3.2 αντίστοιχα.

Σημείωση.- Η φράση "άλλοι σταθμοί" αναφέρεται σε οποιονδήποτε άλλο σταθμό έλαβε το μήνυμα κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης και γνωρίζει, ότι δεν δόθηκε βεβαίωση λήψης από το σταθμό στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα.

5.3.1.5 Η ανταπόκριση κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, διεξάγεται κανονικά στη συχνότητα που άρχισε αυτή η ανταπόκριση, μέχρι να θεωρηθεί ότι αυτή μπορεί να διεκπεραιωθεί καλύτερα σε άλλη συχνότητα.

Σημείωση.- Ως κατάλληλη συχνότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί η συχνότητα 121,5 MHz η άλλη διαθέσιμη εναλλακτική συχνότητα VHF ή HF.

5.3.1.6 Στις επικοινωνίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, γενικά, οι ραδιοτηλεφωνικές μεταβιβάσεις γίνονται σε αργό ρυθμό και με ευκρίνεια. Κάθε λέξη προφέρεται καθαρά, για διευκόλυνση της καταγραφής.

5.3.2 Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου

5.3.2.1 Ενέργειες αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο.

5.3.2.1.1 Το μήνυμα κινδύνου, το οποίο εκπέμπεται από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, ακολουθεί το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY (βλέπε παράγραφο 5.3.1.2) το οποίο μεταβιβάζεται κατά προτίμηση τρεις φορές. Το μήνυμα κινδύνου πρέπει να:

α) μεταβιβάζεται στη συχνότητα αερεπίγειας επικοινωνίας που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή,

β) περιλαμβάνει όσο το δυνατό περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία, τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια και, αν είναι δυνατό, με την εξής σειρά:

1) το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται (εφόσον ο χρόνος και οι περιστάσεις το επιτρέπουν),

2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

3) τη φύση της κατάστασης κινδύνου,

4) την πρόθεση του επικεφαλής του αεροσκάφους,

5) τη θέση εκείνη τη στιγμή, το επίπεδο, (π.χ. το επίπεδο πτήσης, ύψος κ.λπ.) και την πορεία.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να συμπληρωθούν με τα εξής μέτρα:

α) τη μεταβίβαση, από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, μηνύματος κινδύνου στη συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz ή σε άλλη συχνότητα της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, αν αυτό κριθεί αναγκαίο ή επιθυμητό. Ας σημειωθεί ότι στη συχνότητα κινδύνου δεν εκτελούν συνεχή ακρόαση όλοι οι αεροναυτικοί σταθμοί,

β) τη μεταβίβαση, από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, μηνύματος κινδύνου με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι περιστάσεις το καθιστούν προτιμότερο,

γ) τη χρήση από αεροσκάφος των ραδιοτηλεφωνικών συχνοτήτων της κινητής ναυτικής υπηρεσίας,

δ) τη χρήση από αεροσκάφος, όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του, για να προσελκύσει την προσοχή και να γνωστοποιήσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται, (συμπεριλαμβανομένης της ενεργοποίησης του κατάλληλου κώδικα και μεθόδου SSR (secondary surveillance radar code and mode)).

ε) τη χρήση από οποιοδήποτε σταθμό όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του για παροχή βοήθειας σε αεροσκάφος που κινδυνεύει.

στ) οποιαδήποτε αλλαγή των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.3.2.1.1 β), όταν ο σταθμός που μεταβιβάζει δεν βρίσκεται ο ίδιος σε κίνδυνο, γεγονός το οποίο τονίζεται ιδιαίτερα στο μήνυμα κινδύνου.

Σημείωση 2.- Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα κινδύνου είναι, κανονικά, ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το αεροσκάφος, ή εκείνος στην περιοχή ευθύνης του οποίου βρίσκεται το αεροσκάφος.

5.3.2.2 Ενέργειες σταθμού στον οποίο απευθύνεται μήνυμα κινδύνου ή του πρώτου σταθμού που βεβαιώνει τη λήψη του.

5.3.2.2.1 Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το αεροσκάφος που κινδυνεύει ή ο πρώτος σταθμός ο οποίος βεβαιώνει τη λήψη μηνύματος κινδύνου:

α) βεβαιώνει αμέσως τη λήψη του μηνύματος κινδύνου,

β) αναλαμβάνει τον έλεγχο των επικοινωνιών ή μεταβιβάζει συγκεκριμένα και καθαρά αυτή την υπευθυνότητα, ενημερώνοντας το αεροσκάφος ότι πραγματοποιήθηκε μεταβίβαση,

γ) αναλαμβάνει αμέσως τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλιστεί η ταχύτερη δυνατή παροχή όλων των αναγκαίων πληροφοριών προς:

1) την αρμόδια μονάδα ATS,

2) τον αρμόδιο αερομεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές ρυθμίσεις.

Σημείωση.- Η υποχρέωση για ενημέρωση του αερομεταφορέα δεν έχει προτεραιότητα έναντι οποιασδήποτε άλλης ενέργειας, η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του αεροσκάφους που κινδυνεύει, ή άλλου αεροσκάφους στην περιοχή, ή επιδρά στην πρόοδο των πτήσεων που αναμένονται στην περιοχή.

δ) προειδοποιεί τους κατάλληλους σταθμούς, ώστε να αποτραπεί η μεταβίβαση άλλης τηλεπικοινωνιακής κίνησης στην συχνότητα διεξαγωγής των επικοινωνιών κινδύνου.

5.3.2.3 Επιβολή σιγής

5.3.2.3.1 Ο σταθμός που βρίσκεται σε κίνδυνο ή ελέγχει την ανταπόκριση κινδύνου, επιτρέπεται να επιβάλλει σιγή, είτε σε όλους τους σταθμούς της κινητής υπηρεσίας της περιοχής, είτε σε οποιοδήποτε σταθμό, ο οποίος παρεμβάλλεται στην ανταπόκριση κινδύνου. Τις σχετικές οδηγίες απευθύνει προς "όλους τους σταθμούς" ή

προς ένα μόνο σταθμό, ανάλογα με την περίπτωση. Και στις δύο περιπτώσεις μεταβιβάζει τα εξής:

- STOP TRANSMITTING,
- το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY.

5.3.2.3.2 Η χρήση των σημάτων που καθορίζονται στην παράγραφο 5.3.2.3.1 προορίζεται αποκλειστικά για το αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο και το σταθμό ο οποίος ελέγχει την ανταπόκριση κινδύνου.

5.3.2.4 Ενέργειες των υπόλοιπων σταθμών

5.3.2.4.1 Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα ως προς όλες τις υπόλοιπες επικοινωνίες και κάθε ενήμερος σχετικά σταθμός δεν μεταβιβάζει μηνύματα στην συχνότητα που χρησιμοποιείται για επικοινωνίες κινδύνου, εκτός αν:

α) η κατάσταση κινδύνου ακυρώθηκε ή η ανταπόκριση κινδύνου τελείωσε,

β) όλη η ανταπόκριση κινδύνου μεταφέρθηκε σε άλλες συχνότητες,

γ) ο σταθμός που ελέγχει τις επικοινωνίες το επιτρέψει,

δ) ο ίδιος προτίθεται να προσφέρει βοήθεια.

5.3.2.4.2 Κάθε σταθμός που βρίσκεται σε γνώση της ανταπόκρισης κινδύνου, αλλά αδυνατεί να βοηθήσει το σταθμό που κινδυνεύει, συνεχίζει παρόλα αυτά να παρακολουθεί την ανταπόκριση, μέχρι να βεβαιωθεί ότι παρέχεται βοήθεια.

5.3.2.5 Τέλος επικοινωνιών κινδύνου και τέλος σιγής

5.3.2.5.1 Όταν αεροσκάφος βεβαιωθεί ότι δεν βρίσκεται πια σε κίνδυνο, μεταβιβάζει μήνυμα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.

5.3.2.5.2 Όταν ο σταθμός που ελέγχει τις επικοινωνίες κινδύνου διαπιστώσει ότι η κατάσταση κινδύνου τελείωσε, αναλαμβάνει αμέσως τις αναγκαίες ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί, το ταχύτερο δυνατό, η σχετική ενημέρωση:

1) της αρμόδιας μονάδας ATS,

2) του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα, ή του αντιπρόσώπου του, σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές ρυθμίσεις.

5.3.2.5.3 Η επικοινωνία κινδύνου και η κατάσταση σιγής τελειώνουν με τη μεταβίβαση μηνύματος, που περιλαμβάνει τις λέξεις "DISTRESS TRAFFIC ENDED" στη συχνότητα (ή συχνότητες) που χρησιμοποιήθηκε για την ανταπόκριση κινδύνου. Το μήνυμα αυτό εκδίδεται αποκλειστικά από το σταθμό που έχει αναλάβει τον έλεγχο των επικοινωνιών, μετά τη λήψη του μηνύματος που καθορίζεται στην παράγραφο 5.3.2.5.1, και εφ' όσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά από την αρμόδια αρχή.

5.3.3 Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης

5.3.3.1 Ενέργειες αεροσκάφους που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης εκτός από την περίπτωση που καθορίζεται στην παράγραφο 5.3.3.4

5.3.3.1.1 Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης, το οποίο εκπέμπεται από αεροσκάφος που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης, ακολουθεί το σήμα επείγουσας ανάγκης PAN PAN (βλέπε παρ. 5.3.1.2), το οποίο μεταβιβάζεται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η Γαλλική λέξη "panne". Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης πρέπει να:

α) μεταβιβάζεται στη συχνότητα αερεπίγειας επικοινωνίας που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή,

β) περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία, τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια και, αν είναι δυνατό, με την εξής σειρά:

1) το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται,

2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,

3) τη φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης,

4) την πρόθεση του επικεφαλής του αεροσκάφους,

5) την παρούσα θέση, το επίπεδο, (π.χ. επίπεδο πτήσης, ύψος, κ.λπ. ανάλογα) και την πορεία,

6) οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις της παραγράφου 5.3.3.1.1, δεν αποκλείουν τη μεταβίβαση από το αεροσκάφος μηνύματος επείγουσας ανάγκης με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι περιστάσεις καθιστούν τη διαδικασία αυτή προτιμητέα.

Σημείωση 2.- Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα επείγουσας ανάγκης είναι, κανονικά, ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το αεροσκάφος, ή εκείνος στην περιοχή ευθύνης του οποίου βρίσκεται το αεροσκάφος.

5.3.3.2 Ενέργειες σταθμού προς τον οποίο απευθύνεται μήνυμα επείγουσας ανάγκης ή του πρώτου σταθμού που βεβαιώνει τη λήψη του.

5.3.3.2.1 Ο σταθμός στον οποίο αναφέρθηκε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, από αεροσκάφος ή από τον πρώτο σταθμό που βεβαίωσε τη λήψη μηνύματος επείγουσας ανάγκης, πρέπει να:

α) βεβαιώσει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης,

β) αναλάβει αμέσως τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε, να εξασφαλιστεί το ταχύτερο δυνατό η παροχή όλων των αναγκαίων πληροφοριών προς:

1) την αρμόδια μονάδα ATS,

2) τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές ρυθμίσεις.

Σημείωση.- Η απαίτηση για ενημέρωση του αερομεταφορέα δεν έχει προτεραιότητα απέναντι σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια, η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του αεροσκάφους που κινδυνεύει ή άλλου αεροσκάφους στην περιοχή, ή επιδρά στην πρόοδο των πτήσεων που αναμένονται στη συγκεκριμένη περιοχή.

γ) αν απαιτείται, ασκεί έλεγχο των επικοινωνιών.

5.3.3.3 Ενέργειες των υπολοίπων σταθμών

5.3.3.3.1 Οι επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης, έχουν προτεραιότητα ως προς όλες τις άλλες επικοινωνίες, εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου και λαμβάνονται μέτρα από όλους τους σταθμούς, ώστε να μη παρεμβάλλονται σ' αυτές τις επικοινωνίες.

5.3.3.4 Ενέργειες αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για μεταφορά ιατρικής βοήθειας.

5.3.3.4.1 Η χρήση του σήματος που περιγράφεται στην παράγραφο 5.3.3.4.2 δηλώνει ότι το μήνυμα το οποίο ακολουθεί αναφέρεται σε μεταφορά ιατρικής βοήθειας η οποία προστατεύεται σύμφωνα με τις Συμβάσεις της Γενεύης και τα Πρόσθετα Πρωτόκολλα του 1949.

5.3.3.4.2 Η ανακοίνωση και αναγνώριση αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για μεταφορές ιατρικής βοήθειας γίνεται με τη μεταβίβαση του ραδιοτηλεφωνικού σήματος επείγοντος PAN PAN, που μεταβιβάζεται κατά προτίμηση 3 φορές και κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται

όπως η Γαλλική λέξη “panne”. Το σήμα αυτό ακολουθείται από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα μεταφοράς ιατρικής βοήθειας, MAY - DEE - CAL, το οποίο προφέρεται όπως η Γαλλική λέξη “medical”. Η χρήση αυτών των σημάτων δείχνει ότι το μήνυμα που ακολουθεί αναφέρεται σε προστατευόμενη μεταφορά ιατρικής βοήθειας.

Το μήνυμα περιέχει τα εξής στοιχεία:

α) το χαρακτηριστικό κλήσης ή άλλο αναγνωρισμένο τρόπο αναγνώρισης αεροσκάφους μεταφοράς ιατρικής βοήθειας,

β) τη θέση του αεροσκάφους μεταφοράς ιατρικής βοήθειας,

γ) τον αριθμό και τον τύπο αεροσκαφών μεταφοράς ιατρικής βοήθειας,

δ) τη προβλεπόμενη διαδρομή,

ε) τον υπολογιζόμενο χρόνο διαδρομής, αναχώρησης και άφιξης,

στ) κάθε άλλη πληροφορία όπως επίπεδο πτήσης, συχνότητες στις οποίες γίνεται ακρόαση, γλώσσες που χρησιμοποιούνται και μέθοδοι και κώδικες του SSR.

5.3.3.5 Ενέργειες από σταθμό στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα μεταφοράς ιατρικής βοήθειας ή από άλλους σταθμούς που το λαμβάνουν.

5.3.3.5.1 Οι διατάξεις των παραγράφων 5.3.3.2 και 5.3.3.3, εφαρμόζονται από τους σταθμούς οι οποίοι λαμβάνουν μηνύματα μεταφοράς ιατρικής βοήθειας.

5.4 Επικοινωνίες σχετικά με έκνομες ενέργειες

Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται αεροσκάφος που έγινε αντικείμενο έκνομης ενέργειας κατά της αεροναυτιλίας ή ο πρώτος σταθμός που βεβαιώνει λήψη κλήσης από τέτοιο αεροσκάφος, παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια, περιλαμβανομένης της ενημέρωσης των αρμοδίων μονάδων ATS, όπως και κάθε άλλου σταθμού, αερομεταφορέα ή προσώπου που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια στην πτήση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΡΑΔΙΟΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

6.1 Γενικά

6.1.1 Η αεροναυτική υπηρεσία ραδιοπλοήγησης περιλαμβάνει όλους τους τύπους και τα συστήματα των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων της διεθνούς αεροναυτικής υπηρεσίας.

6.1.2 Ένα αεροναυτικό ραδιοναυτιλιακό βοήθημα που δεν βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία τίθεται σε λειτουργία, εφόσον αυτό είναι πρακτικά δυνατό, μετά τη λήψη σχετικού αιτήματος που προέρχεται από αεροσκάφος ή από οποιαδήποτε επίγεια αρχή ελέγχου ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αερομεταφορέα.

6.1.2.1 Τα αιτήματα από αεροσκάφη απευθύνονται στους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς σταθμούς στην αερεπίγεια συχνότητα που βρίσκεται κανονικά σε χρήση.

6.1.3 Πρέπει να υπάρχουν ρυθμίσεις ώστε, η τοπική μονάδα της υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών να λαμβάνει χωρίς καθυστέρηση τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με αλλαγές στη λειτουργική κατάσταση των μη οπτικών βοηθημάτων, όπως απαιτείται για την ενημέρωση των πληρωμάτων πριν από την πτήση και για τη διανομή των πληροφοριών αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15 της Σύμβασης.

6.2 Ραδιογωνιομετρία

Εισαγωγικές σημειώσεις.

1) Οι ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί λειτουργούν είτε μόνοι τους, είτε σε ομάδες δύο ή περισσότερων σταθμών, κάτω από την εποπτεία ενός πρωτεύοντος ραδιογωνιομετρικού σταθμού.

2) Ραδιογωνιομετρικός σταθμός που λειτουργεί μόνος του μπορεί να καθορίσει μόνο την κατεύθυνση αεροσκάφους σε σχέση με αυτόν.

6.2.1 Ραδιογωνιομετρικός σταθμός που λειτουργεί μεμονωμένα, παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τα εξής:

1) την αληθή διόπτευση αεροσκάφους, με χρήση της κατάλληλης φράσης,

2) την αληθή πορεία, που πρέπει να ακολουθήσει αεροσκάφος, σε άπνοια, για να κατευθυνθεί προς τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό, με χρήση της κατάλληλης φράσης,

3) τη μαγνητική διόπτευση αεροσκάφους με χρήση της κατάλληλης φράσης,

4) τη μαγνητική πορεία που πρέπει να ακολουθήσει αεροσκάφος, σε άπνοια, για να κατευθυνθεί προς τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό, με χρήση της κατάλληλης φράσης.

6.2.2 Όταν οι ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί λειτουργούν ως δίκτυο για τον προσδιορισμό της θέσης αεροσκάφους, οι διοπτεύσεις που λαμβάνονται από κάθε σταθμό αποστέλλονται αμέσως στο σταθμό που ελέγχει το ραδιογωνιομετρικό δίκτυο, ώστε να γίνει δυνατός ο προσδιορισμός της θέσης του αεροσκάφους.

6.2.2.1 Ο σταθμός που ελέγχει το δίκτυο προσδιορίζει, κατόπιν αιτήματος, τη θέση του αεροσκάφους, με έναν από τους εξής τρόπους:

1) Το στίγμα του αεροσκάφους σε σχέση με ένα σημείο αναφοράς ή το γεωγραφικό μήκος και πλάτος, με χρήση της κατάλληλης φράσης.

2) Την αληθή διόπτευση του αεροσκάφους σε σχέση με τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό ή άλλο καθορισμένο σημείο, με χρήση της κατάλληλης φράσης και την απόσταση του από το ραδιογωνιομετρικό σταθμό ή κάποιο καθορισμένο σημείο, με χρήση της κατάλληλης φράσης.

3) Τη μαγνητική πορεία, που πρέπει να ακολουθήσει το αεροσκάφος, σε άπνοια, ώστε να κατευθυνθεί στον ραδιογωνιομετρικό σταθμό ή άλλο καθορισμένο σημείο με χρήση της κατάλληλης φράσης και την απόσταση του από ραδιογωνιομετρικό σταθμό ή καθορισμένο σημείο με χρήση της κατάλληλης φράσης.

6.2.3 Οι σταθμοί αεροσκαφών, κανονικά, ζητούν διοπτεύσεις, πορείες ή στίγματα από τον υπεύθυνο αεροναυτικό σταθμό ή από τον σταθμό, που ελέγχει το ραδιογωνιομετρικό δίκτυο.

6.2.4 Σταθμός αεροσκάφους, προκειμένου να λάβει διόπτευση, πορεία ή στίγμα, καλεί τον αεροναυτικό σταθμό ή τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό ελέγχου στη συχνότητα ακρόασης και του γνωρίζει λεπτομερώς το είδος της υπηρεσίας που επιθυμεί, με τη χρήση της κατάλληλης φράσης.

6.2.5 Μόλις ετοιμαστεί ο ραδιογωνιομετρικός σταθμός (ή ομάδα σταθμών), ο σταθμός που κλήθηκε αρχικά από το αεροσκάφος ζητά από αυτό ανάλογη εκπομπή, αν το κρίνει αναγκαίο, υποδεικνύοντας στο αεροσκάφος, εάν είναι απαραίτητο, τη συχνότητα που θα χρησιμο-

ποιήσει, τον αριθμό επαναλήψεων της εκπομπής, την απαιτούμενη διάρκεια της εκπομπής και κάθε άλλη ειδική απαίτηση μεταβίβασης.

6.2.5.1 Στη ραδιοτηλεφωνία, σταθμός αεροσκάφους που ζητά διόπτευση, τελειώνει την εκπομπή του επαναλαμβάνοντας το χαρακτηριστικό κλήσης του. Αν η εκπομπή είναι υπερβολικά σύντομη για να πραγματοποιηθεί διόπτευση από τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό, το αεροσκάφος προβαίνει σε δύο εκπομπές οι οποίες είναι κατά προσέγγιση διάρκειας 10 δευτερολέπτων η κάθε μία, ή εναλλακτικά, εκπέμπει άλλα σήματα, όπως θα προσδιοριστούν και ζητηθούν από τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό.

Σημείωση.- Σε ορισμένες κατηγορίες σταθμών VHF/DF είναι απαραίτητο να παρέχεται ένα διαμορφωμένο σήμα (εκπομπή ομιλίας), ώστε να είναι δυνατή η λήψη διόπτευσης από αυτό.

6.2.6 Όταν ο ραδιογωνιομετρικός σταθμός δεν ικανοποιείται από το αποτέλεσμα της παρατήρησης του, ζητάει από το αεροσκάφος να επαναλάβει την εκπομπή του.

6.2.7 Όταν ζητηθεί πορεία ή διόπτευση, ο ραδιογωνιομετρικός σταθμός μεταβιβάζει στο αεροσκάφος τα εξής:

1) την κατάλληλη φράση,

2) τη διόπτευση ή πορεία σε μοίρες σε σχέση με το ραδιογωνιομετρικό σταθμό, εκφρασμένη με τριψήφιο αριθμό,

3) την τάξη της διόπτευσης,

4) την ώρα της παρατήρησης, αν είναι απαραίτητο.

6.2.8 Όταν ζητηθεί το στίγμα αεροσκάφους, ο ραδιογωνιομετρικός σταθμός ελέγχου, αφού λάβει υπόψη του όλες τις παρατηρήσεις που έγιναν συγχρόνως, προσδιορίζει τη θέση του αεροσκάφους και ενημερώνει το σταθμό αεροσκάφους μεταβιβάζοντας τα εξής:

1) την κατάλληλη φράση

2) το στίγμα,

3) την τάξη του στίγματος,

4) την ώρα της παρατήρησης.

6.2.9 Αμέσως μόλις ο σταθμός του αεροσκάφους λάβει τη διόπτευση, την πορεία ή το στίγμα, επαναλαμβάνει το σήμα, για επιβεβαίωση ή διόρθωση.

6.2.10 Όταν το στίγμα δίνεται με διόπτευση ή πορεία και απόσταση από γνωστό σημείο, που δεν είναι ο σταθμός που δίνει την πληροφορία, το σημείο αυτό πρέπει να είναι αεροδρόμιο, γνωστή πόλη ή γεωγραφικό χαρακτηριστικό. Μεταξύ διάφορων τοποθεσιών προτιμούνται τα αεροδρόμια. Όταν ως σημείο αναφοράς χρησιμοποιείται μια μεγάλη πόλη ή κωμόπολη, η διόπτευση ή η πορεία και η απόσταση που δίνονται, μετριούνται από το κέντρο της.

6.2.11 Όταν το στίγμα εκφράζεται από το γεωγραφικό πλάτος και μήκος, χρησιμοποιούνται ομάδες αριθμών για τις μοίρες και τα πρώτα λεπτά, που ακολουθούνται αντίστοιχα από τα γράμματα N ή S για το πλάτος και E ή W για το μήκος. Στη ραδιοτηλεφωνία χρησιμοποιούνται οι λέξεις NORTH, SOUTH, EAST και WEST.

6.2.12 Μετά από εκτίμηση της ακρίβειας των παρατηρήσεων από τον ραδιογωνιομετρικό σταθμό, οι διοπτεύσεις και τα στίγματα ταξινομούνται ως εξής:

Διοπτεύσεις:

Τάξη A - Με ακρίβεια συν ή πλην 2 μοιρών,

Τάξη B - Με ακρίβεια συν ή πλην 5 μοιρών,

Τάξη C - Με ακρίβεια συν ή πλην 10 μοιρών,

Τάξη D - Με ακρίβεια μικρότερη Τάξης C.

Στίγματα:

Τάξη A - Με ακρίβεια 9.3km (5NM),

Τάξη B - Με ακρίβεια 37Km (20NM),

Τάξη C - Με ακρίβεια 92Km (50NM),

Τάξη D - Με ακρίβεια μικρότερη της Τάξης C.

6.2.13 Οι ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί μπορούν να αρνούνται να δίνουν διοπτεύσεις, πορείες ή στίγματα όταν οι συνθήκες δεν είναι ικανοποιητικές ή όταν οι διοπτεύσεις δεν βρίσκονται μέσα στα βαθμονομημένα όρια του σταθμού, δηλώνοντας τους λόγους κατά τον χρόνο της άρνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

7.1 Γενικά

7.1.1 Περιεχόμενο γενικών εκπομπών

Το κείμενο των ανακοινώσεων γενικών εκπομπών προετοιμάζεται από τον εκδότη στην κατάλληλη μορφή για εκπομπή.

7.1.2 Συχνότητες και προγράμματα

7.1.2.1 Οι γενικές εκπομπές γίνονται σε καθορισμένες συχνότητες και καθορισμένες ώρες.

7.1.2.2 Οι συχνότητες και τα προγράμματα όλων των γενικών εκπομπών δημοσιεύονται στα κατάλληλα εγχειρίδια. Κάθε αλλαγή στις συχνότητες και ώρες εκπομπής γνωστοποιείται με Αγγελία, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την αλλαγή.*

Επιπλέον, κάθε τέτοια αλλαγή αναγγέλλεται, αν είναι δυνατό, σε όλες τις κανονικές γενικές εκπομπές, σαράντα οκτώ ώρες πριν την αλλαγή και μεταδίδεται μια φορά στην αρχή και μια φορά στο τέλος κάθε γενικής εκπομπής.

* Σημείωση.- Αυτό δεν εμποδίζει την επείγουσα αλλαγή συχνότητας, όταν απαιτηθεί, σε συνθήκες που δεν επιτρέπουν τη δημοσίευση Αγγελίας, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την αλλαγή.

7.1.2.3 Οι προγραμματισμένες γενικές εκπομπές (εκτός από τις διαδοχικές εκπομπές ομαδικού τύπου), αρχίζουν την καθορισμένη ώρα με τη γενική κλήση. Αν μια εκπομπή πρέπει να καθυστερήσει, εκπέμπεται προειδοποίηση στην καθορισμένη ώρα έναρξης της εκπομπής, η οποία πληροφορεί τους ενδιαφερόμενους να μείνουν σε ακρόαση αναμονής (stand by) και η οποία καθορίζει την πιθανή χρονική διάρκεια που θα καθυστερήσει η εκπομπή.

7.1.2.3.1 Μετά από οριστική ειδοποίηση για αναμονή συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, η γενική εκπομπή δεν αρχίζει πριν το τέλος αυτής της περιόδου.

7.1.2.4 Όταν οι γενικές εκπομπές γίνονται σε βάση κατανομής χρόνου, η εκπομπή τερματίζεται με το τέλος του καθορισμένου χρονικού ορίου, ανεξάρτητα από το αν έχει συντελεστεί η μετάδοση όλου του πληροφοριακού υλικού ή όχι.

7.1.2.4.1 Στις διαδοχικές γενικές εκπομπές ομαδικού τύπου, κάθε σταθμός είναι έτοιμος ν' αρχίσει την εκπομπή του την καθορισμένη ώρα. Αν για οποιονδήποτε λόγο ένας σταθμός δεν αρχίσει την εκπομπή του την καθορισμένη ώρα, ο σταθμός που ακολουθεί στη σειρά περιμένει και αρχίζει την εκπομπή του στον καθορισμένο γι' αυτόν χρόνο.

7.1.3 Διακοπή λειτουργίας

Σε περιπτώσεις διακοπής λειτουργίας του σταθμού που είναι υπεύθυνος για τη γενική εκπομπή, αυτή γίνεται, αν είναι δυνατόν, από άλλο σταθμό μέχρι να επαναρχίσει κανονική λειτουργία ο πρώτος. Αν αυτό δεν είναι δυνατό και η γενική εκπομπή, είναι του τύπου που προορίζεται για σταθερούς σταθμούς, οι σταθμοί που πρέπει να καταγράψουν τη γενική εκπομπή, συνεχίζουν να ακροώνται στις καθορισμένες συχνότητες, μέχρι να επαναρχίσει την ομαλή λειτουργία του ο κανονικός σταθμός.

7.2 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνικών γενικών εκπομπών

7.2.1 Τεχνική γενικών εκπομπών

7.2.1.1 Οι ραδιοτηλεφωνικές μεταβιβάσεις είναι φυσικές, σύντομες και περιληπτικές, όσο είναι δυνατό, χωρίς να παραβλάπτεται η σαφήνεια.

7.2.1.2 Η ταχύτητα μεταβίβασης στις ραδιοτηλεφωνικές γενικές εκπομπές δεν υπερβαίνει τις 100 λέξεις ανά λεπτό.

7.2.2 Εισαγωγή γενικής κλήσης

Η εισαγωγή κάθε ραδιοτηλεφωνικής γενικής εκπομπής περιλαμβάνει τη γενική κλήση, το όνομα του σταθμού και προαιρετικά την ώρα της γενικής εκπομπής (UTC).

Σημείωση.- Το παρακάτω παράδειγμα δείχνει την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας:

(γενική κλήση)	ALL STATIONS
(οι λέξεις THIS IS)	THIS IS
(όνομα του σταθμού)	NEW YORK RADIO
(ώρα εκπομπής)	TIME, ZERO ZERO FOUR FIVE

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΚΙΝΗΤΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ – ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

8.1 Γενικά

Σημείωση 1.- Ενώ οι διατάξεις του Κεφαλαίου 8 αφορούν κυρίως τη χρήση των επικοινωνιών δεδομένων μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας - χειριστή αεροσκάφους (Controller-Pilot Data Link Communications - CPDLC), οι διατάξεις της 8.1 είναι δυνατόν να ισχύσουν κατά περίπτωση και σε άλλες εφαρμογές ζεύξης δεδομένων (data link), συμπεριλαμβανομένων των επικοινωνιών δεδομένων των υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης (π.χ. D-ATIS, D-VOLMET, κλπ.).

Σημείωση 2.- Για τους σκοπούς των διατάξεων αυτών, οι διαδικασίες επικοινωνιών που εφαρμόζονται την Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία, έχουν ανάλογη εφαρμογή και στην Κινητή Δορυφορική Αεροναυτική Υπηρεσία

8.1.1 Σύνθεση μηνυμάτων δεδομένων

8.1.1.1 Το κείμενο των μηνυμάτων συντάσσεται σύμφωνα με καθορισμένο πρότυπο (π.χ. σύνολο μηνυμάτων CPDLC), ή σε ανοιχτή γλώσσα ή χρησιμοποιώντας συντμήσεις και κώδικες, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3.7. Σε περίπτωση που το μήκος του κειμένου μπορεί να περιορισθεί με τη χρήση κατάλληλων συντμήσεων και κωδίκων, η χρήση ανοιχτής γλώσσας πρέπει να αποφεύγεται. Λέξεις και φράσεις που δεν είναι ουσιώδεις, όπως εκφράσεις ευγένειας, δεν χρησιμοποιούνται.

8.1.1.2 Κατά τη σύνθεση των μηνυμάτων επιτρέπονται οι εξής χαρακτήρες:

Γράμματα: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
(μόνο κεφαλαία)

Αριθμοί: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Άλλα σύμβολα:
- \- (παύλα)
- ? (ερωτηματικό)
- : (άνω και κάτω τελεία)
- ((άνοιγμα παρένθεσης)
-) (κλείσιμο παρένθεσης)
- . (τελεία ή υποδιαστολή)
- , (κόμμα)
- ‘ (απόστροφος)
- = (ίσον)
- / (κάθετος)
- \+ (συν)

και ο χαρακτήρας του διαστήματος.

Δεν επιτρέπεται η χρήση άλλων χαρακτήρων πλην των ανωτέρω.

8.1.1.3 Λατινικοί αριθμοί δεν χρησιμοποιούνται. Αν ο εκδότης του μηνύματος θέλει να πληροφορήσει τον αποδέκτη ότι πρόκειται για λατινικούς αριθμούς, τότε, πριν από τους αραβικούς αριθμούς γράφει την λέξει ROMAN.

8.1.2 Απεικόνιση μηνυμάτων ζεύξης δεδομένων

8.1.2.1 Τα επίγεια και τα επί του αεροσκάφους συστήματα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απεικονίζουν κατάλληλα τα μηνύματα, να τα εκτυπώνουν όταν απαιτείται και να τα αποθηκεύουν με τρόπο που να επιτρέπει την έγκαιρη και εύκολη ανάκτηση και επεξεργασία τους, σε περίπτωση που θεωρηθεί απαραίτητο.

8.1.2.2 Όποτε απαιτείται εμφάνιση κειμένου, αυτή θα γίνεται στην Αγγλική γλώσσα κατ' ελάχιστον.

8.2 Διαδικασίες CPDLC

Σημείωση.- Το σύνολο των μηνυμάτων CPDLC που αναφέρεται σε αυτή την ενότητα, περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 5 Appendix 5) του εγχειριδίου του ICAO “PANS-ATM” (Doc 4444).

8.2.1 Κατά τη διεξαγωγή των επικοινωνιών επικρατεί πάντοτε απόλυτη πειθαρχία.

8.2.1.1 Κατά τη σύνταξη ενός μηνύματος, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να επηρεάσουν την ορθή λήψη και κατανόηση μηνυμάτων.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό σχετικά με τις ανθρώπινες επιδόσεις υπάρχει στα εγχειρίδια του ICAO “Human Factors Training Manual” (Doc 9683) και “Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems” (Doc 9758).

8.2.2 Τα επίγεια και τα επί του αεροσκάφους συστήματα πρέπει να παρέχουν σε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και χειριστές αεροσκαφών τη δυνατότητα να εξετάσουν και να επαληθεύσουν οποιοδήποτε επιχειρησιακό μήνυμα στέλνουν.

8.2.3 Τα επίγεια και τα επί του αεροσκάφους συστήματα πρέπει να παρέχουν σε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και χειριστές αεροσκαφών την δυνατότητα να εξετάσουν, να επαληθεύσουν και, κατά περίπτωση, να επιβεβαιώσουν τη λήψη οποιουδήποτε επιχειρησιακού μηνύματος λαμβάνουν.

8.2.4 Στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται η δυνατότητα να αποκρίνεται σε μηνύματα, συμπερι-

λαμβανομένων και των μηνυμάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, να εκδίδει εξουσιοδοτήσεις, οδηγίες και συμβουλές, και να ζητά ή να παρέχει πληροφορίες, όποτε αυτό απαιτείται.

8.2.5 Στον χειριστή αεροσκάφους παρέχεται η δυνατότητα να αποκρίνεται σε μηνύματα, να ζητά εξουσιοδοτήσεις και πληροφορίες, να αναφέρει πληροφορίες και να κηρύττει ή να ακυρώνει καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

8.2.6 Στον χειριστή αεροσκάφους και στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται η δυνατότητα να ανταλλάσσουν μεταξύ τους μηνύματα τα οποία δεν είναι τυποποιημένα (π.χ. μηνύματα σε ανοιχτή γλώσσα).

8.2.7 Δεν απαιτείται ραδιοτηλεφωνική επανάληψη των μηνυμάτων CPDLC για την επιβεβαίωση ορθής λήψης (read-back), εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια υπηρεσία ATS.

8.2.8 Επίτευξη επικοινωνιών CPDLC

8.2.8.1 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους πρέπει να ενημερώνονται όταν η επικοινωνία CPDLC έχει αποκατασταθεί με επιτυχία.

8.2.8.2 Η επικοινωνία CPDLC πρέπει να αποκαθίσταται σε επαρκή χρόνο ώστε να διασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος επικοινωνεί με την κατάλληλη μονάδα ATC.

8.2.8.3 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους πρέπει να ενημερώνονται όταν η επικοινωνία CPDLC είναι διαθέσιμη για επιχειρησιακή χρήση, τόσο κατά την αρχική επικοινωνία, όσο και κατά την αποκατάστασή της επικοινωνίας μετά από μια διακοπή.

8.2.8.4 Ο χειριστής αεροσκάφους πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναγνωρίζει ανά πάσα στιγμή τη μονάδα ATC που του παρέχει την τρέχουσα υπηρεσία ATC.

8.2.8.5 Όταν το επί του αεροσκάφους σύστημα διαπιστώσει ότι η επικοινωνία CPDLC είναι διαθέσιμη για επιχειρησιακή χρήση, αποστέλλει ειδικό μήνυμα CPDLC κατερχόμενης ζεύξης, με το στοιχείο (message element) "CURRENT DATA AUTHORITY".

8.2.8.6 Έναρξη επικοινωνίας CPDLC με πρωτοβουλία του αεροσκάφους

8.2.8.6.1 Όταν μία μονάδα ATC λαμβάνει μία μη αναμενόμενη αίτηση για επικοινωνία CPDLC από αεροσκάφος, το αεροσκάφος πρέπει να γνωστοποιεί τις συνθήκες που το οδήγησαν στην αίτηση αυτή, ώστε να καθοριστούν οι περαιτέρω ενέργειες.

8.2.8.6.2 Όταν μία μονάδα ATC απορρίπτει αίτηση για επικοινωνία CPDLC, πρέπει να αιτιολογεί το λόγο της απόρριψης στον χειριστή αεροσκάφους, χρησιμοποιώντας το κατάλληλο μήνυμα CPDLC.

8.2.8.7 Έναρξη επικοινωνίας CPDLC με πρωτοβουλία της μονάδας ATC

8.2.8.7.1 Μία μονάδα ATC αποκαθιστά επικοινωνία CPDLC με ένα αεροσκάφος, μόνο αν το αεροσκάφος δεν έχει αποκαταστήσει ζεύξη CPDLC, ή όταν εξουσιοδοτηθεί από τη μονάδα ATC που διεξάγει την τρέχουσα επικοινωνία CPDLC με το αεροσκάφος.

8.2.8.7.2 Όταν μία αίτηση για επικοινωνία CPDLC απορρίπτεται από ένα αεροσκάφος, η απόρριψη αιτιολογείται με το στοιχείο μηνύματος κατερχόμενης ζεύξης CPDLC "NOT CURRENT DATA AUTHORITY" ή "NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY", ανάλογα με την περίπτωση. Οι τοπικές διαδικασίες καθορίζουν εάν γνωστοποιείται η αιτία απόρριψης της επικοινωνίας στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ή δεν γνωστοποιείται. Με εξαίρεση τους ανωτέρω λόγους, το αεροσκάφος δεν επιτρέπεται να απορρίψει την πρωτοβουλία μιας μονάδας ATC για αποκατάσταση επικοινωνίας CPDLC.

8.2.9 Ανταλλαγή επιχειρησιακών μηνυμάτων CPDLC

8.2.9.1 Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και πιλότοι συντάσσουν μηνύματα CPDLC χρησιμοποιώντας είτε το καθορισμένο σύνολο μηνυμάτων, είτε μηνύματα σε ανοιχτή γλώσσα, ή συνδυασμό και των δύο.

8.2.9.1.1 Όταν χρησιμοποιείται επικοινωνία CPDLC, και η πρόθεση του μηνύματος περιλαμβάνεται στο προκαθορισμένο σύνολο μηνυμάτων CPDLC που περιέχονται στο Παράρτημα 5 του "PANS-ATM", πρέπει να χρησιμοποιείται το αντίστοιχο μήνυμα.

8.2.9.1.2 Με εξαίρεση την περίπτωση της παραγράφου 8.2.12.1, όταν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ή ο χειριστής αεροσκάφους επικοινωνεί με χρήση CPDLC, η απόκριση πρέπει επίσης να πραγματοποιείται με επικοινωνία CPDLC. Όταν ο ελεγκτής ή ο χειριστής αεροσκάφους επικοινωνεί με χρήση φωνής, η απόκριση πρέπει επίσης να πραγματοποιείται με επικοινωνία φωνής.

8.2.9.1.3 Αν οι περαιτέρω επικοινωνίες σχετικά με ένα μήνυμα CPDLC που απαιτεί επιχειρησιακή απόκριση, διεξαχθούν με χρήση φωνής, πρέπει να σταλεί το κατάλληλο μήνυμα τερματισμού της ανταπόκρισης CPDLC, ώστε να διασφαλιστεί ο κατάλληλος συγχρονισμός του διαλόγου CPDLC.

8.2.9.2 Η σύνθεση ενός μηνύματος CPDLC δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε στοιχεία μηνύματος, εκ των οποίων μόνο δύο επιτρέπεται να περιέχουν τη μεταβλητή εξουσιοδότησης διαδρομής.

8.2.9.2.1 Όταν είναι δυνατό, πρέπει να αποφεύγεται η χρήση μηνυμάτων μεγάλου μήκους ή μηνυμάτων με στοιχεία πολλαπλής εξουσιοδότησης ή μηνυμάτων που περιέχουν συνδυασμό εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών.

Σημείωση.- Καθοδηγητικό υλικό σχετικά με τη ανάπτυξη τοπικών επιχειρησιακών διαδικασιών και καλών επιχειρησιακών πρακτικών CPDLC περιέχονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems" (Doc 9758).

8.2.9.3 Τα επίγεια και τα επί του αεροσκάφους συστήματα CPDLC πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα ιδιοχαρακτηριστικά (attributes) επείγουσας ανάγκης και ετοιμότητας των μηνυμάτων CPDLC, ώστε να διαφοροποιούν την εμφάνιση και να επισύρουν την προσοχή στα μηνύματα υψηλότερης προτεραιότητας.

Σημείωση.- Τα ιδιοχαρακτηριστικά ενός μηνύματος επιβάλλουν συγκεκριμένες απαιτήσεις χειρισμού στο χρήστη CPDLC που λαμβάνει το μήνυμα. Κάθε μήνυμα CPDLC έχει τρία ιδιοχαρακτηριστικά: επείγουσας ανάγκης, ετοιμότητας και απόκρισης. Όταν ένα μήνυμα περιέχει πολλαπλά στοιχεία μηνύματος, ο τύπος του ιδιοχαρακτηριστικού του στοιχείου του μηνύματος με την υψηλότερη προτεραιότητα, αποτελεί και τον τύπο ιδιοχαρακτηριστικού για ολόκληρο το μήνυμα.

8.2.9.3.1 Το ιδιοχαρακτηριστικό επείγουσας ανάγκης καθορίζει τη σειρά με την οποία εμφανίζονται τα ληφθέντα μηνύματα στον τελικό χρήστη (end user). Οι καταστάσεις επείγουσας ανάγκης και οι αντίστοιχοι τύποι ιδιοχαρακτηριστικών παρατίθενται στον Πίνακα 8-1.

Πίνακας 8 - 1. Ιδιοχαρακτηριστικό Επείγουσας Ανάγκης (Ανερχόμενης και Κατερχόμενης Ζεύξης)

Τύπος	*Περιγραφή*	*Προτεραιότητα*
D	Κίνδυνος	1
U	Επείγουσα	2
N	Κανονική	3
L	Χαμηλή	4

8.2.9.3.2 Το ιδιοχαρακτηριστικό ετοιμότητας προσδιορίζει το είδος της ετοιμότητας που απαιτείται να εφαρμοστεί με τη λήψη του μηνύματος. Οι τύποι ιδιοχαρακτηριστικού ετοιμότητας παρατίθενται στον Πίνακα 8-2.

Πίνακας 8 - 2. Ιδιοχαρακτηριστικό Ετοιμότητας (Ανερχόμενης και Κατερχόμενης Ζεύξης)

Τύπος	*Περιγραφή*	*Προτεραιότητα*
H	Υψηλή	1
M	Μεσαία	2
L	Χαμηλή	3
N	Δεν απαιτείται ετοιμότητα	4

8.2.9.3.3 Το ιδιοχαρακτηριστικό απόκρισης προσδιορίζει έγκυρες αποκρίσεις για ένα δεδομένο στοιχείο μηνύματος. Οι τύποι ιδιοχαρακτηριστικού απόκρισης παρατίθενται στον Πίνακα 8-3 για τα μηνύματα ανερχόμενης ζεύξης και στον Πίνακα 8-4 για τα μηνύματα κατερχόμενης ζεύξης.

Πίνακας 8 - 3. Ιδιοχαρακτηριστικό απόκρισης (Ανερχόμενης Ζεύξης)

Τύπος	*Απαιτούμενη Απόκριση*	*Έγκυρες Αποκρίσεις*	*Προτεραιότητα*
W/U	Ναι	WILCO, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY: LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται), ERROR	1
A/N	Ναι	AFFIRM, NEGATIVE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται), ERROR	2
R	Ναι	ROGER, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται), ERROR	3
Y	Ναι	Οποιοδήποτε μήνυμα CPDLC κατερχόμενης ζεύξης, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται)	4
N	Όχι, παρά μόνο όταν απαιτείται λογική επιβεβαίωση λήψης	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται), NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, ERROR	5

Πίνακας 4. Ιδιοχαρακτηριστικό Απόκρισης (Κατερχόμενης Ζεύξη)

Τύπος	Απαιτούμενη Απόκριση	Έγκυρες Αποκρίσεις	Προτεραιότητα
Y	Ναι	Οποιοδήποτε μήνυμα CPDLC ανερχόμενης ζεύξης, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται)	1
N	Όχι, παρά μόνο όταν απαιτείται λογική επιβεβαίωση λήψης	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (μόνο όταν απαιτείται), SERVICE UNAVAILABLE, FLIGHT PLAN NOT HELD, ERROR	2

8.2.9.3.3.1 Όταν ένα μήνυμα πολλαπλών στοιχείων απαιτεί μια απόκριση που έχει τη μορφή μηνύματος ενός και μόνου στοιχείου, η απόκριση αυτή έχει εφαρμογή για όλα τα στοιχεία μηνύματος.

Σημείωση.- Για παράδειγμα, στην περίπτωση ενός μηνύματος πολλαπλών στοιχείων που περιέχει "CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH.84", η απόκριση "WILCO" αναφέρεται σε ολόκληρο το μήνυμα και δηλώνει συμμόρφωση και με τα δύο στοιχεία του μηνύματος.

8.2.9.3.3.2 Όταν δεν υπάρχει η δυνατότητα συμμόρφωσης με ένα ή περισσότερα από τα στοιχεία ενός μηνύματος εξουσιοδότησης, ο χειριστής αεροσκάφους πρέπει να στείλει απόκριση "UNABLE" που αναφέρεται σε ολόκληρο το μήνυμα.

8.2.9.3.3.3 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να αποκρίνεται με μήνυμα "UNABLE", το οποίο αναφέρεται σε όλα τα στοιχεία μηνύματος αίτησης εξουσιοδότησης πολλαπλών στοιχείων, στην περίπτωση που ούτε ένα από τα στοιχεία του μηνύματος μπορεί να γίνει αποδεκτό. Οι τρέχουσες εξουσιοδοτήσεις δεν πρέπει να επαναλαμβάνονται.

8.2.9.3.3.4 Όταν όλα τα στοιχεία μηνύματος αίτησης εξουσιοδότησης ενός ή πολλαπλών στοιχείων θεωρούνται εφικτά, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκρίνεται με εξουσιοδοτήσεις που αντιστοιχούν σε κάθε στοιχείο του μηνύματος αίτησης. Αυτή η απόκριση αποτελεί ένα μοναδικό μήνυμα ανερχόμενης ζεύξης.

8.2.9.3.3.5 Όταν ένας ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας μπορεί να ικανοποιήσει μόνο μερικώς ένα μήνυμα αίτησης εξουσιοδότησης πολλαπλών στοιχείων, αποκρίνεται παρέχοντας εξουσιοδοτήσεις που αντιστοιχούν στα τμήματα εκείνα που μπορούν να ικανοποιηθούν, και για τα τμήματα που δε μπορούν να ικανοποιηθούν, είτε επαναλαμβάνει την τρέχουσα εξουσιοδότηση είτε δίδει εναλλακτική εξουσιοδότηση.

Σημείωση.- Για παράδειγμα, ένα μήνυμα πολλαπλών στοιχείων κατερχόμενης ζεύξης που περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία μηνύματος:

MAINTAINING FL310

REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF

REQUEST CLIMB FL350

WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139Z
REQUEST MACH.84

μπορεί να απαντηθεί με

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT REACHING
CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150Z
NO SPEED RESTRICTION.

8.2.9.3.3.6 Όταν ένα μήνυμα CPDLC περιέχει περισσότερα από ένα στοιχεία μηνύματος και το ιδιοχαρακτηριστικό απόκρισης του μηνύματος είναι Y, το μοναδικό μήνυμα απόκρισης, όταν χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνει αντίστοιχο αριθμό αποκρίσεων και με την ίδια σειρά.

Σημείωση.- Για παράδειγμα, ένα μήνυμα πολλαπλών στοιχείων ανερχόμενης ζεύξης που περιλαμβάνει

CONFIRM SQUAWK
WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

μπορεί να απαντηθεί με

SQUAWKING 5525
WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z

8.2.9.4 Όταν ένα επίγειο ή επί του αεροσκάφους σύστημα παράγει το ειδικό μήνυμα CPDLC "ERROR", η αιτιολόγηση του σφάλματος πρέπει να περιλαμβάνεται στο μήνυμα.

8.2.9.5 Η αρμόδια αρχή ATS επιλέγει από τα στοιχεία μηνύματος που περιέχονται στο Παράρτημα 5 του εγχειριδίου του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), εκείνα τα οποία αρμόζουν τις επιχειρησιακές διαδικασίες στον εναέριο χώρο της. Σε περίπτωση που μία αρχή ATS αποφασίσει να επιλέξει κάποιο υποσύνολο στοιχείων μηνύματος, και τα στοιχεία ενός λαμβανόμενου μηνύματος δεν ανήκουν στο υποσύνολο αυτό, η μονάδα ATC αποκρίνεται με το στοιχείο μηνύματος ανερχόμενης ζεύξης "SERVICE UNAVAILABLE".

Σημείωση.- Δεν απαιτείται περαιτέρω επεξεργασία του ληφθέντος μηνύματος.

8.2.9.5.1 Στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας παρέχονται μόνο τα μηνύματα ανερχόμενης ζεύξης που ανταποκρίνονται στις διαδικασίες ελέγχου ενός συγκεκριμένου τομέα.

Σημείωση.- Το σύνολο μηνυμάτων CPDLC που περιέχονται στο Παράρτημα 5 του εγχειριδίου του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), αναπτύχθηκε με σκοπό να περιλάβει τις διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας που εφαρμόζονται σε διάφορα περιβάλλοντα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

8.2.9.5.2 Όταν κρίνεται απαραίτητο από την αρμόδια αρχή ATS, πρόσθετα τυποποιημένα μηνύματα ελεύθερου κειμένου θα είναι διαθέσιμα στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, για τις περιπτώσεις εκείνες όπου το σύνολο μηνυμάτων CPDLC, που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 5 του εγχειριδίου του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), δεν ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή ATS πρέπει να καθιερώσει, σε συνεργασία με εμπλεκόμενους αερομεταφορείς και άλλες σχετικές αρχές ATS, ένα κατάλογο με τυποποιημένα μηνύματα ελεύθερου κειμένου.

8.2.9.5.3 Πληροφορίες σχετικές με τα υποσύνολα στοιχείων των μηνυμάτων CPDLC που χρησιμοποιούνται και τα τυχόν πρόσθετα τυποποιημένα μηνύματα ελεύθερου κειμένου, πρέπει να δημοσιεύονται στις οικείες εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

8.2.9.6 Μεταβίβαση επικοινωνιών CPDLC

Σημείωση.- Λεπτομέρειες σχετικά με τη μεταβίβαση επικοινωνιών CPDLC περιέχονται στο εγχειρίδιο του ICAO "Air Traffic Services Data Link Applications" (Doc 9694).

8.2.9.6.1 Όταν μεταβιβάζεται επικοινωνία CPDLC, η μεταβίβαση επικοινωνιών φωνής και CPDLC πρέπει να αρχίζει ταυτόχρονα.

8.2.9.6.2 Όταν ένα αεροσκάφος μεταβιβάζεται από μία μονάδα ATC όπου διατίθεται επικοινωνία CPDLC, σε μία μονάδα όπου η επικοινωνία CPDLC δεν διατίθεται, η διακοπή της επικοινωνίας CPDLC πρέπει να γίνει ταυτόχρονα με τη έναρξη μεταβίβασης των επικοινωνιών φωνής.

8.2.9.6.3 Όταν η μεταβίβαση επικοινωνίας CPDLC έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της αρχής δεδομένων (data authority) και υπολείπονται μηνύματα για τα οποία δεν έχει ακόμα ληφθεί απόκριση τερματισμού επικοινωνιών (closure response) (π.χ. εκκρεμή μηνύματα), πρέπει να ενημερώνεται ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας που μεταβιβάζει την επικοινωνία CPDLC.

8.2.9.6.3.1 Εάν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να μεταβιβάσει ένα αεροσκάφος χωρίς να αποκριθεί σε οποιαδήποτε από τα εκκρεμή μηνύματα κατερχόμενης ζεύξης, το σύστημα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να στέλνει αυτόματα τα απαραίτητα μηνύματα απόκρισης τερματισμού επικοινωνιών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το περιεχόμενο των μηνυμάτων απόκρισης τερματισμού επικοινωνιών που αποστέλλονται αυτόματα πρέπει να δημοσιεύεται σε τοπικές οδηγίες.

8.2.9.6.3.2 Όταν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποφασίζει να μεταβιβάσει ένα αεροσκάφος χωρίς να λάβει αποκρίσεις από το χειριστή αεροσκάφους σε οποιοδήποτε εκκρεμή μηνύματα ανερχόμενης ζεύξης, το σύστημα εδάφους πρέπει να έχει τη δυνατότητα να τερματίσει αυτόματα το διάλογο για κάθε μήνυμα, πριν αρχίσει η μεταβίβαση.

8.2.9.6.3.2.1 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να καταφεύγει στις επικοινωνίες φωνής για να διαλευκάνει οποιαδήποτε ασάφεια που σχετίζεται με εκκρεμή μηνύματα.

8.2.9.6.4 Όταν η μεταβίβαση επικοινωνίας CPDLC δεν έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της αρχής δεδομένων και υπάρχουν ακόμα εκκρεμή μηνύματα, αυτά πρέπει να προωθηθούν στον αρμόδιο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ή να τερματιστούν βάσει των τοπικών οδηγιών και, εάν απαιτείται, ιδιαίτερων συμφωνιών συνεργασίας.

8.2.10 Απεικόνιση μηνυμάτων CPDLC

8.2.10.1 Οι μονάδες ATC που χρησιμοποιούν μηνύματα CPDLC που περιέχονται στο εγχειρίδιο του ICAO "PANS-ATM" (Doc 4444), πρέπει να μεριμνήσουν για την απεικόνιση του σχετικού κειμένου, όπως αυτό παρουσιάζεται στο Παράρτημα 5 του υπόψη εγχειριδίου.

8.2.11 Μηνύματα ελεύθερου κειμένου

Η χρήση μηνυμάτων ελεύθερου κειμένου από ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή χειριστές αεροσκαφών, πέραν των τυποποιημένων μηνυμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 8.2.9.5.2, πρέπει να αποφεύγεται.

Σημείωση.- Καθώς είναι κοινώς αποδεκτό ότι έκτακτες καταστάσεις και καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας

ανάγκης πιθανόν να απαιτούν τη χρήση ελεύθερου κειμένου, κυρίως όταν υπάρχει απώλεια επικοινωνιών φωνής, η αποφυγή χρήσης μηνυμάτων ελεύθερου κειμένου έχει σκοπό να μειώσει την πιθανότητα παρερμηνείας και ασάφειας.

8.2.12 Διαδικασίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, επικίνδυνων καταστάσεων και βλαβών εξοπλισμού

8.2.12.1 Όταν λαμβάνεται ένα μήνυμα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης CPDLC, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος με τη χρήση των πλέον αποτελεσματικών διαθέσιμων μέσων.

8.2.12.2 Όταν δίδεται απόκριση μέσω CPDLC σε μία αναφορά που δεικνύει έκνομη ενέργεια, χρησιμοποιείται το μήνυμα ανερχόμενης ζεύξης "ROGER 7500".

8.2.12.3 Όταν δίδεται απόκριση μέσω CPDLC σε οποιοδήποτε άλλο μήνυμα κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, χρησιμοποιείται το μήνυμα ανερχόμενης ζεύξης "ROGER".

8.2.12.4 Όταν ένα μήνυμα CPDLC απαιτεί μια λογική επιβεβαίωση και/ή μια επιχειρησιακή απόκριση, και τέτοια απόκριση δε ληφθεί, ο χειριστής αεροσκάφους ή ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, πρέπει να ειδοποιείται.

8.2.12.5 Απώλεια επικοινωνιών CPDLC

8.2.12.5.1 Η απώλεια επικοινωνιών CPDLC πρέπει να εντοπίζεται εγκαίρως.

8.2.12.5.2 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους ειδοποιούνται για απώλεια των επικοινωνιών CPDLC μόλις αυτή διαπιστώνεται.

8.2.12.5.3 Όταν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ή ο χειριστής αεροσκάφους ειδοποιηθεί για την απώλεια επικοινωνιών CPDLC και χρειάζεται να επικοινωνήσει πριν την αποκατάσταση των επικοινωνιών αυτών, ο ελεγκτής ή ο χειριστής αεροσκάφους καταφεύγει στις επικοινωνίες φωνής, εάν είναι αυτό δυνατό, προτάσσοντας στην πληροφορία τη φράση:

CPDLC FAILURE

8.2.12.5.4 Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που απαιτείται να εκπέμψουν πληροφορίες σχετικά με ολοσχερή βλάβη του επίγειου συστήματος CPDLC προς όλους τους σταθμούς που πιθανόν να λαμβάνουν, προτάσσουν σε αυτές τις εκπομπές τη γενική κλήση "ALL STATIONS CPDLC FAILURE", ακολουθούμενη από την ταυτότητα του καλούντος σταθμού.

Σημείωση.- Σε τέτοιου είδους γενικές κλήσεις δεν απαιτείται απόκριση, εκτός από την περίπτωση που μεμονωμένοι σταθμοί κληθούν εκ των υστέρων να επιβεβαιώσουν τη λήψη.

8.2.12.5.5 Όταν υπάρχει απώλεια των επικοινωνιών CPDLC και γίνει μετάπτωση σε επικοινωνίες φωνής, όλα τα εκκρεμή μηνύματα θεωρούνται ως μη παραδοθέντα και ολόκληρος ο διάλογος που αφορά τα μηνύματα αυτά επαναλαμβάνεται μέσω φωνής.

8.2.12.5.6 Όταν υπάρχει απώλεια των επικοινωνιών CPDLC, όμως αυτές αποκαθίστανται πριν προκύψει η ανάγκη μετάπτωσης σε επικοινωνίες φωνής, όλα τα εκκρεμή μηνύματα θεωρούνται ως μη παραδοθέντα και ολόκληρος ο διάλογος που αφορά τα μηνύματα αυτά επαναλαμβάνεται μέσω CPDLC.

8.2.12.6 Σκόπιμη απενεργοποίηση των επικοινωνιών CPDLC

8.2.12.6.1 Όταν προγραμματίζεται η απενεργοποίηση του δικτύου επικοινωνιών ή του επίγειου συστήματος CPDLC, εκδίδεται NOTAM, με το οποίο ενημερώνονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικά με την χρονική περίοδο της απενεργοποίησης και, εάν είναι απαραίτητο, τις λεπτομέρειες αναφορικά με τις συχνότητες επικοινωνιών φωνής που πρέπει να χρησιμοποιηθούν.

8.2.12.6.2 Αεροσκάφη που έχουν σε εξέλιξη επικοινωνία με μονάδα ATC, ενημερώνονται μέσω φωνής ή μέσω CPDLC για τυχόν επικείμενη απώλεια της υπηρεσίας CPDLC.

8.2.12.6.3 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους πρέπει να έχουν τη δυνατότητα διακοπής της επικοινωνίας CPDLC.

8.2.13 Στην περίπτωση που ο έλεγχος των επικοινωνιών CPDLC με ένα αεροσκάφος μπορεί να επηρεάσει τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται στο αεροσκάφος αυτό, πραγματοποιείται ο απαραίτητος συντονισμός πριν την έναρξη του ελέγχου.

8.2.14 Υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας - (Downstream clearance delivery)

8.2.14.1 Η αρμόδια αρχή ATS καθορίζει κατά πόσο μια μονάδα ATC υποστηρίζει την υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας.

8.2.14.2 Αποκατάσταση υπηρεσίας παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας

8.2.14.2.1 Η υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας ξεκινά μόνο με πρωτοβουλία του επί του αεροσκάφους συστήματος, κατά την οποία δηλώνεται ότι αυτή η επικοινωνία προορίζεται αποκλειστικά για τη λήψη μιας εξουσιοδότησης συνέχειας.

8.2.14.2.2 Όταν μια μονάδα ATC απορρίπτει μια αίτηση για υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας, παρέχει στον χειριστή αεροσκάφους τον λόγο της απόρριψης χρησιμοποιώντας το μήνυμα CPDLC "SERVICE UNAVAILABLE".

8.2.14.3 Λειτουργία της υπηρεσίας παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας

8.2.14.3.1 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους πληροφορούνται πότε η υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας είναι διαθέσιμη για επιχειρησιακή επικοινωνία.

8.2.14.3.2 Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής αεροσκάφους ενημερώνονται σχετικά με την απώλεια της υπηρεσίας παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας.

8.2.14.3.3 Τα στοιχεία μηνύματος CPDLC, τα οποία επιτρέπονται στην υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας, καθορίζονται με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

8.2.14.3.4 Μία αίτηση εξουσιοδότησης που εκδίδεται ως αίτηση εξουσιοδότησης συνέχειας πρέπει να είναι σαφώς αναγνωρίσιμη από τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

8.2.14.3.5 Μία εξουσιοδότηση που εκδίδεται ως εξουσιοδότηση συνέχειας πρέπει να είναι σαφώς αναγνωρίσιμη από τον χειριστή αεροσκάφους.

8.2.14.4 Λήξη της υπηρεσίας παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας

8.2.14.4.1 Η λήξη της υπηρεσίας παροχής εξουσιοδό-

τησης συνέχειας ξεκινά μόνο με πρωτοβουλία του επί του αεροσκάφους συστήματος.

8.2.14.4.2 Η υπηρεσία παροχής εξουσιοδότησης συνέχειας από μία μονάδα ATC προς ένα αεροσκάφος τερματίζεται όταν η αρχή δεδομένων στη συνέχεια της διαδρομής καθίσταται τρέχουσα αρχή δεδομένων.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Την 25η Μαρτίου 1964, το Συμβούλιο του ICAO, στην 11η συνεδρίαση της 51ης Συνόδου του, ενέκρινε τον ακόλουθο κατάλογο ειδικών όρων επικοινωνιών με τους αντίστοιχους ορισμούς, για γενική χρήση από τα κράτη μέλη του ICAO. Το Συμβούλιο, επιπλέον, ζήτησε από τα Κράτη να χρησιμοποιούν τους όρους με τον εγκεκριμένο τρόπο και ιδιαίτερα στην αλληλογραφία τους με τον ICAO, σε έντυπα εργασίας που υποβάλλουν στις συσκέψεις του ICAO και σε οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο κείμενο.

Οι όροι που σημειώνονται με αστερίσκο χρησιμοποιούνται ήδη και ορίζονται στο κύριο μέρος της παρούσας, ενώ οι υπόλοιποι έχουν επιλεγεί ως όροι για γενική χρήση από το προσωπικό των αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, οι οποίοι, όμως, έχουν προκαλέσει δυσχέρειες ή η χρήση τους έχει συντελέσει στην ανάπτυξη αντικρουόμενων ορισμών σε διάφορες συσκέψεις του ICAO.

1. Για γενική χρήση

*Επικοινωνία μίας κατεύθυνσης (Simplex). Μέθοδος κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών σε δεδομένη στιγμή πραγματοποιείται προς μια μόνο κατεύθυνση.

Σημείωση.– Αυτή η μέθοδος εφαρμοζόμενη στην κινητή αεροναυτική υπηρεσία μπορεί να υποδιαιρεθεί ως εξής:

α) Μέθοδος επικοινωνίας μίας κατεύθυνσης ενός διαύλου (Single channel simplex)

β) Μέθοδος επικοινωνίας μίας κατεύθυνσης δύο διαύλων (Double channel simplex)

γ) Μέθοδος επικοινωνίας μίας κατεύθυνσης με μετατόπιση συχνότητας (Offset frequency simplex)

*Επικοινωνία μίας κατεύθυνσης δύο διαύλων (Double channel simplex). Μέθοδος τηλεπικοινωνίας κατά την οποία χρησιμοποιούνται δύο δίαυλοι συχνοτήτων, ένας σε κάθε κατεύθυνση.

Σημείωση.– Μερικές φορές αυτή η μέθοδος αναφέρεται ως “cross band”.

*Επικοινωνία μίας κατεύθυνσης ενός διαύλου (Single channel simplex). Μέθοδος επικοινωνίας μίας κατεύθυνσης κατά την οποία χρησιμοποιείται ο ίδιος δίαυλος συχνότητας και για τις δύο κατευθύνσεις.

*Επικοινωνία μίας κατεύθυνσης με μετατόπιση συχνότητας (Offset frequency simplex). Παραλλαγή της μεθόδου επικοινωνίας μίας κατεύθυνσης ενός διαύλου, κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών επιτυγχάνεται με τη χρήση, σε κάθε κατεύθυνση, συχνοτήτων, οι οποίες έχουν επιλεγεί σκόπιμα με μικρή διαφορά των μεταξύ τους τιμών, αλλά περιλαμβάνονται μέσα στο τμήμα του φάσματος που έχει εκχωρηθεί για τη συγκεκριμένη λειτουργία.

2. Για χρήση στη σχεδίαση της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας

Διαδρομή (AFTN) (Route). Η διαδρομή που ακολουθείται από συγκεκριμένο δίαυλο ενός κυκλώματος.

Δίαυλος (Channel). Μοναδικό μέσο (a single means) που χρησιμοποιεί η σταθερή υπηρεσία για απευθείας επικοινωνία μεταξύ δύο σημείων.

*Εγκατάσταση αυτόματης αναμεταβίβασης (Automatic relay installation). Τηλετυπική εγκατάσταση στην οποία η μεταβίβαση τηλεγραφημάτων από τα κυκλώματα εισόδου στα κυκλώματα εξόδου γίνεται με αυτόματο εξοπλισμό.

Σημείωση.– Ο όρος αυτός καλύπτει τόσο τις πλήρως αυτόματες όσο και τις ημιαυτόματες εγκαταστάσεις.

Κύκλωμα (Circuit). Σύστημα επικοινωνίας το οποίο περιλαμβάνει όλους τους απευθείας διαύλους AFTN μεταξύ δύο σημείων.

Όδευση (AFTN) (Routing). Διαδρομή εντός του Δικτύου Σταθερών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών που έχει επιλεγεί να ακολουθήσουν τα τηλεγραφήματα μεταξύ των σημείων κατάθεσης και παράδοσης.

*Οδηγός όδευσης τηλεγραφημάτων (Routing directory). Ο συνδυασμός των Πινάκων Υπευθυνότητας Κυκλώματος Εισόδου και του Πίνακα Όδευσης Τηλεγραφημάτων ενός κέντρου επικοινωνιών (βλέπε επίσης τον επόμενο ορισμό).

*Ομάδα AFTN (AFTN group). Τρεις ή περισσότεροι ραδιοσταθμοί του δικτύου σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, οι οποίοι ανταλλάσσουν επικοινωνίες μεταξύ τους στην ίδια ραδιοσυχνότητα.

*Πίνακας όδευσης τηλεγραφημάτων (Routing list). Πίνακας που χρησιμοποιεί ένα κέντρο επικοινωνιών, στον οποίο προσδιορίζεται το κύκλωμα εξόδου που πρέπει να χρησιμοποιείται, για την όδευση τηλεγραφημάτων προς κάθε αποδέκτη.

Σημείωση.- Ο ορισμός αυτός χρησιμοποιείται συνήθως και για τον όρο routing directory.

*Πίνακας υπευθυνοτήτων κυκλώματος εισόδου (Incoming circuit responsibility list). Πίνακας για κάθε κύκλωμα εισόδου ενός κέντρου επικοινωνιών, ο οποίος περιέχει ενδείκτες τοπωνυμίας για τους οποίους υπάρχει ευθύνη αναμεταβίβασης των τηλεγραφημάτων που λαμβάνονται από το κύκλωμα αυτό.

Σημεία εισόδου - εξόδου AFTN (AFTN entry - exit points). Κέντρα μέσω των οποίων πρέπει να διακινείται τηλεπικοινωνιακή κίνηση AFTN μεταξύ Περιοχών Αεροναυτιλίας του ICAO.

Χρόνος αναμεταβίβασης (Relay time). Ως χρόνος αναμεταβίβασης ενός κέντρου επικοινωνιών ορίζεται ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της στιγμής που ένα μήνυμα έχει ληφθεί ολόκληρο από ένα κέντρο και της στιγμής που το ίδιο μήνυμα έχει επανεκπεμφθεί ολόκληρο σε κάποιο εξερχόμενο κύκλωμα του κέντρου αυτού.

Χρόνος διεκπεραίωσης (Transit time). Ο χρόνος που μεσολαβεί από τη στιγμή που ένα τηλεγράφημα κατατίθεται στο σταθμό AFTN για μεταβίβαση, μέχρι και τη στιγμή που γίνεται διαθέσιμο στον αποδέκτη.

3. Για χρήση στη σχεδίαση της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας

*Αεροναυτικός σταθμός (Aeronautical station). Σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να

είναι εγκατεστημένος π.χ. σε πλοίο ή σε τηλεπικοινωνιακό δορυφόρο της γής.

*Εναλλακτικό μέσο επικοινωνίας (Alternative means of communication). Ισότιμο μέσο επικοινωνίας το οποίο διατίθεται επιπλέον του κύριου.

*Κύριο μέσο επικοινωνίας (Primary means of communication). Το μέσο επικοινωνίας που χρησιμοποιείται σε κανονικές συνθήκες από τα αεροσκάφη και τους σταθμούς εδάφους ως πρώτη επιλογή, στις περιπτώσεις που υπάρχουν εναλλακτικά μέσα επικοινωνίας.

Σύστημα γενικής χρήσης (General purpose system - GP). Ραδιοτηλεφωνικά αερεπίγεια μέσα, τα οποία διατίθενται για όλες τις κατηγορίες τηλεπικοινωνιακής κίνησης που καταγράφονται στην παράγραφο 5.1.8.

Σημείωση.- Σε αυτό το σύστημα η επικοινωνία είναι συνήθως έμμεση, δηλαδή διεξάγεται με τη μεσολάβηση τρίτου προσώπου.

Σύστημα επικοινωνίας "χειριστή αεροσκάφους-ελεγκτή" ("Pilot-controller" system). Ραδιοτηλεφωνικά αερεπίγεια μέσα που εγκαθίστανται για να παρέχουν ένα μέσο απευθείας επικοινωνίας μεταξύ χειριστή αεροσκάφους και ελεγκτή.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΗΚΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ AFTN

1. Εισαγωγή

Η απαίτηση για μεταβίβαση ξεχωριστών τηλεγραφημάτων μέσω του AFTN, όταν το κείμενο του τηλεγραφήματος υπερβαίνει τους 1800 χαρακτήρες, αντιμετωπίζεται στις παραγράφους 4.4.5.7 και 4.4.15.3.11. Όταν κάποιο τηλεγράφημα είναι απαραίτητο να διαιρεθεί σε δύο ή τρία τμήματα, πρέπει να ακολουθείται η παρακάτω διαδικασία.

2. Διαδικασία

Κάθε τμήμα του τηλεγραφήματος θα πρέπει να έχει την ίδια διεύθυνση και τον ίδιο εκδότη, ενώ στην τελευταία γραμμή του κειμένου αναγράφεται ο αριθμός σειράς του τμήματος, ως εξής:

(Τέλος του πρώτου τηλεγραφήματος) // END PART 01 //

(Τέλος του δεύτερου τηλεγραφήματος) // END PART 02 //

... κλπ. ...

(Τέλος του τελευταίου τηλεγραφήματος) // END PART XX/XX //

Σημείωση.–Το παράδειγμα που ακολουθεί παρουσιάζει την εφαρμογή της διαδικασίας που περιγράφεται παραπάνω, για τηλεγράφημα που αποτελείται από τρία τμήματα. Η πληροφορία που αφορά τη σειρά τμήματος του τηλεγραφήματος, περιλαμβάνεται στον υπολογισμό του αριθμού χαρακτήρων του κειμένου.

α) Πρώτο τηλεγράφημα:

(Διεύθυνση)	GG EGLLYMYX
(Εκδότης)	102030 KWBCYMYX
(Κείμενο)	κείμενο
	// END PART 01 //
(Τέλος)	NNNN

β) Δεύτερο τηλεγράφημα:

(Διεύθυνση)	GG EGLLYMYX
(Εκδότης)	102030 KWBCYMYX
(Κείμενο)	συνεχιζόμενο κείμενο
	// END PART 02 //
(Τέλος)	NNNN

β) Τρίτο και τελευταίο τηλεγράφημα:

(Διεύθυνση)	GG EGLLYMYX
(Εκδότης)	102030 KWBCYMYX
(Κείμενο)	υπόλοιπο κειμένου
	// END PART 03/03 //
(Τέλος)	NNNN »

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και το Ελληνικό κείμενο, όπως αυτό παρατίθεται στο Άρθρο πρώτο της παρούσας, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Άρθρο τρίτο

Η παρούσα ισχύει από της δημοσιεύσεώς της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, οπότε καταργείται κάθε προηγούμενη Ελληνική έκδοση του Παραρτήματος 10, Τόμος 2, της Σύμβασης του Σικάγου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 14 Δεκεμβρίου 2005

Ο Διοικητής
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ